




3 1761 11650032 3



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500323>

CAI XC 27

-T82

Government
Publications

Canada. Parliament. House of
Commons. Standing committee
on transport and communication

Minutes of proceedings
and evidence

No 1-12 . 1969/70.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

738m
CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament 1969

vingt-huitième législature, 1969-70

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 1 - 12

THURSDAY NOVEMBER 6, 1969

LE JEUDI 6 NOVEMBRE 1969

TUESDAY, NOVEMBER 18, 1969

LE MARDI 18 NOVEMBRE 1969

LIBRARY

DEC 18 1969

Respecting

BILL C-11,

An Act to amend the Railway Act.

Concernant

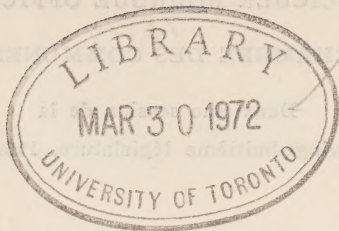
BILL C-11,

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

H. Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Crossman,
Duquet,
Guay (*Lévis*),

Godin,
Horner,
Howe,
McGrath,
Nowlan,
Peddle,

Portelance,
Pringle,
Skoberg,
Smith (*St. Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand
Clerk of the Committee

Mr. Benjamin replaced Mr. Mather, on November 4, 1969.	M. Benjamin remplace M. Mather, le 4 novembre 1969.
Mr. Comtois replaced Mr. Duquet, on November 5, 1969.	M. Comtois remplace M. Duquet, le 5 novembre 1969.
Mr. Thomas (<i>Maisonneuve</i>) replaced Mr. Corbin, on November 5, 1969.	M. Thomas (<i>Maisonneuve</i>) remplace M. Corbin, le 5 novembre 1969.
Mr. Trudel replaced Mr. Pilon, on November 5, 1969.	M. Trudel remplace M. Pilon, le 5 novembre 1969.
Mr. Horner replaced Mr. Nesbitt, on November 6, 1969.	M. Horner remplace M. Nesbitt, le 6 novembre 1969.
Mr. Allmand replaced Mr. Comtois, on November 17, 1969.	M. Allmand remplace M. Comtois, le 17 novembre 1969.
Mr. Duquet replaced Mr. Thomas (<i>Maisonneuve</i>), on November 17, 1969.	M. Duquet remplace M. Thomas (<i>Maisonneuve</i>), le 17 novembre 1969.
Mr. Smith (<i>St. Jean</i>) replaced Mr. Givens, on November 18, 1969.	M. Smith (<i>St. Jean</i>) remplace M. Givens, le 18 novembre 1969.

ORDERS OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

MONDAY, November 3, 1969.

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications be empowered to consider the following:

1. Representations from Mr. Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Co. Ltd., Lucas Construction Ltd., and Krywa Bros. Construction Ltd., with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways;
2. The problems of transportation in the Atlantic Provinces; and

That the evidence adduced by the Committee in its study of the aforementioned matters during the First Session of the Twenty-Eighth Parliament be referred to the Committee.

ATTEST:

MONDAY, November 10, 1969.

Ordered,—That Bill C-11, An Act to amend the Railway Act be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 3 novembre 1969

Il est ordonné,—Que le comité permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier les questions suivantes:

1. Les démarches de la part de monsieur Peter Rohl, des sociétés Ginter Construction Ltd., Lucas Construction Ltd., et Krywa Bros. Construction Ltd., relatives à des réclamations se rapportant à la construction de la ligne de chemin de fer du Grand lac des Esclaves pour les chemins de fer du Canadien National;
2. Les problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique;

Et que les témoignages recueillis par le comité dans son étude des questions précitées pendant la première session du vingt-huitième Parlement soient déferés au comité.

ATTESTÉ:

Le LUNDI 10 novembre 1969

Il est ordonné,—Que le Bill C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes,

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

WEDNESDAY, November 19, 1969.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Pursuant to the Order of Reference of Monday, November 10, 1969, your Committee has considered Bill C-11, An Act to amend the Railway Act and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 1*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 19 novembre 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 10 novembre 1969, le Comité a étudié le Bill C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 1*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, November 6, 1969.
(1)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:05 a.m. for the purpose of organization.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Comtois, Crossman, Guay (*Lévis*), Godin, Givens, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(17).

Other members present: Messrs. Mahoney and Horner.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman. Moved by Mr. Trudel, seconded by Mr. McGrath, that Mr. H. Pit Lessard be elected Chairman of this Committee.

On motion of Mr. Givens, seconded by Mr. McGrath,
Agreed,—That nominations be closed.

The Clerk put the question on the first motion and it was *resolved* unanimously in the affirmative.

Mr. Lessard was declared duly elected Chairman of this Committee and invited to take the Chair.

The Chairman thanked the members for the honour bestowed upon him.

The Chairman then called for motions for the election of a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Pringle, seconded by Mr. Breau,

Agreed,—That Mr. Charles Turner be elected Vice-Chairman of this Committee.

Moved by Mr. Givens, seconded by Mr. Crossman,

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 6 novembre 1969
(1)

Le Comité permanent des transports et des communications tient ce matin à 11 h. 05 sa séance d'organisation.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Comtois, Crossman, Guay (*Lévis*), Godin, Givens, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-est*), Trudel—(17).

Autres députés présents: MM. Mahoney et Horner.

Le greffier préside l'élection du président. M. Trudel, avec l'appui de M. McGrath, propose que M. H.-Pit Lessard soit élu président du Comité.

Sur une motion de M. Givens, avec l'appui de M. McGrath,

Il est convenu,—Que la mise en candidature soit close.

La première motion mise aux voix, elle est adoptée à l'unanimité.

M. Lessard, une fois déclaré élu, prend place au fauteuil présidentiel et remercie les membres du Comité de l'honneur qu'on lui fait.

Le président invite les membres du Comité à s'élire un vice-président en présentant des motions.

Sur une motion de M. Pringle, avec l'appui de M. Breau,

Il est convenu,—Que M. Charles Turner soit élu vice-président du Comité.

Sur une proposition de M. Givens, avec l'appui de M. Crossman,

Agreed,—That nominations be closed.

The question being put on the first motion, it carried unanimously.

On motion of Mr. Trudel,

Agreed,—That the Subcommittee on Agenda and Procedure be comprised of the Chairman, the Vice-Chairman and five (5) other members appointed by the Chairman, after the usual consultations with the *Whips* of the different parties.

The question being put on the said motion, it was *resolved* in the affirmative.

On motion of Mr. Trudel,

Agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of Evidence when a quorum is not present.

Such a meeting to be held, provided that at least 7 members, representing the Parties in the House, including the Chairman, be present.

At 11:25 a.m., on motion of Mr. Pringle, the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, November 18, 1969.

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:11 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Turner (*London East*), Trudel—(14).

Other member present: Mr. Rock.

Appearing: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witnesses: From the Department of Communications: Mr. A. E. Gotlieb, Deputy Minister; Mr. Gilles Bergeron, Assistant Deputy Minister; Mr. Roy Bushfield, Director, National Telecommunication Branch.

Il est convenu,—Que la mise en candidature soit close.

La première motion mise aux voix, elle est adoptée à l'unanimité.

Sur une motion de M. Trudel,

Il est convenu,—Que le sous-comité du programme et de la procédure soit formé du président, du vice-président et de cinq (5) autres membres nommés, par le président, après consultation des *whips* des différents partis.

La motion mise aux voix, elle est adoptée.

Sur une motion de M. Trudel,

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à recevoir et à permettre l'impression des témoignages en l'absence d'un quorum.

Ces réunions peuvent se tenir à condition qu'au moins sept (7) députés représentant les partis de la Chambre, y compris le président, soient présents.

A 11 h. 25, sur une motion de M. Pringle, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le MARDI 18 novembre 1969

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11h11. Le président M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Turner (*London-Est*), Trudel—(14).

Autre député présent: M. Rock.

A comparu: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Du ministère des Communications: M. A. E. Gotlieb, sous-ministre, M. Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint et M. Roy Bushfield, directeur, Service des télécommunications nationales.

The Chairman announced that the following members had been appointed to the Sub-Committee on Agenda and Procedure, after the usual consultations with the Whips of the different parties: Messrs. Lessard (*LaSalle*), Turner (*London East*), Horner, Trudel, Skoberg, Pringle and Godin.

On motion of Mr. Howe,

Agreed,—That the Committee print from day to day 1000 copies in bilingual form of its Minutes of Proceedings and Evidence.

The Chairman then made an oral report of the meeting of the Sub-Committee on Agenda and Procedure held on Thursday, November 13, 1969.

The Committee then proceeded to consider Bill C-11, An Act to amend the Railway Act, which was referred to the Committee on November 10, 1969.

The Chairman made general remarks regarding the Committee's study of the Bill and invited the Honourable Eric Kierans, Minister of Communications to introduce officials of his Department and to make an opening statement.

The Chairman then called Clause number 1 and the Minister was questioned thereon, assisted by officials of his Department.

At 1:00 p.m., the questioning of witnesses continuing on Clause 1, the Committee adjourned until 3:30 p.m., this day.

AFTERNOON SITTING

(3)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Smith (*St. Jean*), Turner (*London East*), Trudel—(14).

Le président annonce que les membres ci-après sont nommés au sous-comité du programme et de la procédure, après consultation des whips des différents partis: MM. Lessard (*LaSalle*), Turner (*London-Est*), Horner, Trudel, Skoberg, Pringle et Godin.

Sur une motion de M. Howe,

Il est convenu,—Que le Comité fera imprimer au jour le jour 1000 exemplaires bilingues de ses procès-verbaux et témoignages.

Le président donne ensuite un rapport verbal de la séance du sous-comité du programme et de la procédure tenue le jeudi 13 novembre 1969.

Le Comité étudie ensuite le Bill C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, qui a été soumis au Comité le 10 novembre 1969.

Le président fait des observations d'ordre général au sujet de l'étude du Comité sur le projet de loi et invite le ministre des Communications, l'honorable Eric Kierans, à présenter les hauts fonctionnaires de son ministère et à faire une déclaration préliminaire.

Le président met l'article 1 en délibération et le Ministre, avec l'aide des hauts fonctionnaires de son ministère, répond aux questions qui lui sont posées.

A 1h.00 de l'après-midi, alors que l'audition des témoins se poursuit sur l'article 1, la séance est levée jusqu'à 3h30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h.35. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*), Trudel—(14).

Appearing: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witnesses: Same as at this morning's sitting.

The Committee resumed consideration of Bill C-11 and questioning resumed on Clause 1.

After questioning, Clauses 1, 2, 3 and 4 severally carried.

The Title carried.

The Bill carried.

The Chairman was instructed to report the Bill without amendment.

The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications, thanked the Committee.

The Chairman thanked the Minister and officials of his Department.

At 4:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A comparu: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude de l'article 1 du Bill C-11.

Après délibération, les articles 1, 2, 3 et 4 sont adoptés séparément.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Le président est chargé de faire rapport du bill sans modification.

L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications, remercie les membres du Comité.

Le président remercie M. le ministre et les hauts fonctionnaires de son ministère.

A 4h.05 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 18, 1969

• 1112

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

A meeting of the steering committee was held last week and the following members have been named to the Subcommittee on Agenda and Procedure, after consultation with the Whips of the parties concerned: Mr. Horner, Mr. Trudel, Mr. Skoberg, Mr. Pringle and Mr. Godin. Also included was myself and the Vice-Chairman, Mr. Turner (London East).

May I have a motion to have 1,000 copies of our bilingual minutes of Proceedings and Evidence printed each day.

Mr. Howe: I so move.

Mr. Pringle: I second the motion.

An hon. Member: Mr. Chairman, is that the number we had last year?

The Chairman: No. Last year it was divided between French and English but this year it is a bilingual copy.

Motion agreed to.

The Chairman: Before calling on Mr. Kierans, the Minister, I would like to bring to the attention of the Committee that our steering committee decided to hear some of the witnesses from our last trip. There was a motion made that next Tuesday we would hear Quebec North Shore Paper Company, Quebecair Company and also Wabush Enterprises. So that is set down for next Tuesday. We will have three meetings next week.

M. Breau: Est-ce la compagnie Wabush Enterprises qui administre l'aéroport, à Wabush?

• 1115

The Chairman: Well, there was a motion made...

...during our trip to the coast.

M. Breau: Il y a eu des accusations portées contre Crosby Enterprises, aussi, et je ne sais pas si ce sont les mêmes?

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 18 novembre 1969.

Le président: Messieurs, nous avons quorum.

Le comité de direction s'est réuni la semaine dernière et les membres suivants ont été nommés au sous-comité du programme et de la procédure, après consultation du Whip de chaque parti: MM. Horner, Trudel, Skoberg, Pringle et Godin. J'en fais moi-même partie, ainsi que M. Turner (London-Est), à titre de vice-président.

Quelqu'un voudrait-il proposer que l'on tire chaque jour 1,000 exemplaires bilingues des procès-verbaux et témoignages.

M. Howe: Je propose, appuyé par M. Pringle.

M. Pringle: J'appuie.

Une voix: Monsieur le président, est-ce là le nombre que nous avons l'an dernier?

Le président: Non. Nous avons les deux, en français et en anglais, divisés; mais cette année c'est une édition dans les deux langues.

La motion est adoptée.

Le président: Avant de demander à monsieur Kierans, le ministre, de prendre la parole, je voudrais signaler au comité que notre comité de direction a décidé d'entendre quelques-uns des témoins rencontrés au cours de notre dernier voyage. Il a été proposé que mardi prochain, nous entendions la Quebec North Shore Paper Company, Québecair ainsi que Wabush Enterprises. Cela est prévu pour mardi prochain. Il y aura trois réunions la semaine prochaine.

Mr. Breau: Is it Wabush Enterprises which administers the airport in Wabush?

Le président: C'est-à-dire qu'on a proposé...

...au cours de notre voyage sur la côte.

Mr. Breau: There were also charges made against Crosby Enterprises, and I do not know whether or not they are the same ones.

[Text]

The Chairman: It is the same thing.

On Thursday we will be discussing the CTC air committees and at that time we will have the Minister of Transport.

Mr. Pringle: Is that this Thursday, Mr. Chairman?

The Chairman: That is a week from this Thursday.

Mr. Howe: What will we have before us until that time?

The Chairman: We left Thursday of this week open in the event we are not through with this Bill.

Mr. Howe: When is the Minister of Transport going to be here?

The Chairman: A week from this Thursday.

Mr. Howe: And what will we be discussing?

The Chairman: CTC air committees. During our trip there was a motion made that we should hear the Minister.

Mr. Howe: Oh, that is right.

The Chairman: Is this agreed.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Appearing before the Committee this morning concerning Bill No. C-11 is Mr. Kierans, the Minister of Communications, and other witnesses. Mr. Kierans, would you be kind enough to present the witnesses with you this morning.

Hon. Eric Kierans (Postmaster General and Minister of Communications): Mr. Gottlieb, the Deputy Minister, Department of Communications; Mr. Gilles Bergeron, Assistant Deputy Minister; and Mr. Roy Bushfield of the Department. We also have other members of the Department with us to answer the more technical questions, legal and otherwise.

The Chairman: In a moment I will ask Mr. Kierans to give a brief resume of the Bill. I am sorry, but copies of the Bill are only available in English because they were prepared at the last minute. Copies will be distributed to members and then I will ask Mr. Kierans to proceed.

Mr. Kierans: Mr. Chairman, if I may explain the delay in the French translation, at 9 o'clock this morning there were some

[Interpretation]

Le président: C'est la même chose. Jeudi: comités de la Commission canadienne des transports. Le ministre des Transports sera présent.

M. Pringle: Jeudi, monsieur le président?

Le président: Dans une semaine, jour pour jour.

M. Howe: Que comporte jusqu'alors l'ordre du jour?

Le président: Nous avons laissé le jeudi de cette semaine libre, au cas où nous n'en aurions pas terminé avec ce bill.

M. Howe: Quand le ministre des Transports sera-t-il ici?

Le président: Dans une semaine exactement.

M. Howe: Et que discuterons-nous?

Le président: Les Comités de la Commission canadienne des transports. Au cours de notre voyage, il a été proposé que nous devrions peut-être entendre le ministre.

M. Howe: Oh! c'est exact.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Présents ce matin en rapport avec le Bill C-11 se trouvent, à ma droite, l'honorable Eric Kierans, le ministre des Communications puis les autres. Monsieur Kierans, auriez-vous l'obligeance de nous présenter les témoins qui sont avec vous ce matin.

M. Eric Kierans (ministre des Postes et des Communications): M. Gottlieb, sous-ministre des Communications, M. Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint, M. Roy Bushfield, du ministère. Nous aurons aussi d'autres fonctionnaires du ministère qui vont répondre aux questions d'ordre particulièrement technique.

Le président: Dans une minute, je demanderais à M. Kierans de nous donner un bref résumé du bill. Je regrette de n'avoir que des exemplaires en langue anglaise, mais ils ont été préparés à la dernière minute. Nous allons vous en remettre un exemplaire, puis nous demanderons à monsieur Kierans de commencer.

M. Kierans: Monsieur le président, puis-je expliquer le retard apporté à la version française? Ce matin, à 9 heures, il y a eu des

[Texte]

changes made in the submission and therefore the French had to be done all over again.

C'était la première fois que je lisais ce texte. On y a apporté certains changements.

Le président: Ce n'était pas une accusation, mais avant que la question soit posée j'ai paré le coup pour vous.

Mr. Kierans, would you like to proceed?

Mr. Kierans: Mr. Chairman, I am pleased to be with your Committee this morning as you begin your consideration of Bill C-11, to amend the Railway Act. I should like to take advantage of the opportunity that you have provided to me to elaborate upon some of the remarks I made on second reading of the Bill, and to discuss with members any related points and issues which they may wish to raise. In this latter connection, Mr. Chairman, my officials are in attendance this morning, and they too are at the disposal of the Committee.

• 1130

The essence of this Bill, Mr. Chairman, is to remove from the Railway Act a provision which has served to exempt certain telecommunications services from regulation by the Canadian Transport Commission. I would like to begin by recalling a little bit of Canadian history. A Special Committee on the Railway Act 52 years ago, in 1917, discussed the whole question of the regulation of telephone and telegraph tolls and services, and an amendment was proposed at that time which would confine the regulation of companies subject to the jurisdiction of Parliament to those services in respect of which a toll was charged to the public. It is difficult to tell, from reading the transcript of the Committee proceedings, just how this amendment arose, but its proponents spoke of "a few lines" that would be of interest to a few brokers and newspapers. One of the committee members, a Mr. MacDonell, made a very prophetic statement at these hearings in 1917. He said "There should be some regulation. You may have thousands of lines in future years". That was a long time ago and that gentleman certainly had a great deal of vision.

We now see that this has happened, Mr. Chairman, and much more. These exempted services, known in the jargon of the industry as private wire services, have expanded not only in quantity but in diversity of the services which they now include. In addition to

[Interprétation]

changements faits à la présentation et il a fallu les faire dans le texte français.

It was the first time that I read the statement. Some changes were made in it.

The Chairman: It is not a charge I made, but I covered up for you before the question was asked.

Monsieur Kierans, voulez-vous poursuivre?

M. Kierans: Monsieur le président, je suis heureux de me trouver à la réunion de votre comité ce matin alors que vous commencez votre étude du Bill C-11 destiné à modifier la Loi sur les chemins de fer. Je voudrais saisir l'occasion que vous m'offrez pour donner plus de détails au sujet de certaines des remarques que j'ai faites lors de la deuxième lecture du Bill et pour discuter avec les membres de tous les points et questions connexes qu'ils voudraient soulever. À cet égard, monsieur le président, mes fonctionnaires sont présents ce matin et eux aussi sont à la disposition du Comité.

Le fond de ce Bill, monsieur le président, est de supprimer de la Loi sur les chemins de fer une disposition qui a servi à exempter certains services de télécommunications des règlements de la Commission canadienne des transports. Je voudrais commencer par rappeler un peu d'histoire du Canada. En 1917, il y a 52 ans, un comité spécial chargé d'étudier la Loi sur les chemins de fer discuta de toute la question de la réglementation des taxes et des services téléphoniques et télégraphiques, et un amendement a été proposé, lequel confinerait la réglementation, en ce qui a trait aux compagnies qui relèvent de la compétence du Parlement, aux services pour lesquels des taxes étaient réclamées du public. Il est difficile de dire, à la lecture des procès-verbaux du Comité, comment cet amendement a pris naissance, mais ses auteurs parlaient de «quelques lignes» qui intéresseraient quelques courtiers et quelques journaux. Un des membres du Comité, un certain M. MacDonell, fit à ces audiences de 1917 une déclaration vraiment prophétique. Il dit: «Il devrait y avoir une certaine réglementation. Vous pourrez avoir des milliers de lignes dans les années futures». Il y a longtemps de cela, et cette personne voyait loin.

Nous voyons aujourd'hui que cela s'est produit, M. le président, et bien plus. Ces services exemptés, connus dans le jargon de l'industrie sous le vocable de «services de ligne privée», se sont étendus non seulement en quantité mais en diversité des services qu'ils

[Text]

brokerage and stock market applications, the present day traffic of television program material for network purposes and the traffic of data into and between computers are both included in this so-called private wire category. The effect of all this, the exemption and the rapid economic changes, Mr. Chairman, has been to place these new and important developments outside of the purview of Parliament in respect of telecommunications companies which are subject to federal jurisdiction.

The main telecommunications companies subject to federal jurisdiction are, as I mentioned the other day, the Bell Telephone Company, CN/CP Telecommunications, and the British Columbia Telephone Company. There are some others. At the same time, a number of large telecommunications companies and innumerable smaller companies are subject to the jurisdiction of the provinces within which they are located and operate. I believe I am correct in my understanding, Mr. Chairman, that legislation regulating telecommunications companies in most cases within the provinces includes the nonregulated charges—nonregulated from our point of view—as a regulated portion of their jurisdiction; that is provincial jurisdiction. I would be right in my conclusion that the exemption in our federal legislation is an anomaly in the whole framework of telecommunications regulation in Canada, and it is this anomaly, in legal terms, that we are eliminating in this Bill.

However, our approach to this amendment is not primarily legalistic, Mr. Chairman. Fundamentally, we believe that the need for this change is soundly grounded in logic and at least two significant recent events have influenced its timeliness. The basic need for this amendment arises out of the basic difficulty of regulating a telecommunication company in respect of certain services, while at the same time, other services, often jointly produced, are not subject to control. In the case of companies subject to Parliament, these regulated services are mostly conventional telephone and telegraph services. I would argue that new telecommunications services, such as data traffic, also involve the general public interest and are becoming the successors to the conventional services with which the framers of our earlier legislation were pre-occupied.

[Interpretation]

comprennent aujourd'hui. En plus des applications relatives aux courtiers et au marché des titres, le trafic actuel des émissions de télévision destinées aux réseaux, et le trafic des données vers et entre les ordinateurs sont tous deux inclus dans cette soi-disant catégorie de ligne privée. L'effet de tout cela, l'exemption et les changements économiques rapides, M. le président, a été de placer ces nouveaux et importants développements en dehors de la compétence du Parlement pour ce qui est des sociétés de télécommunications qui sont soumises à la juridiction fédérale.

Les principales sociétés de télécommunications soumises à la juridiction fédérale sont, comme je l'ai mentionné l'autre jour, la Compagnie de téléphone Bell, les Télécommunications CN/CP et la British Columbia Telephone Company. Il y en a quelques autres. De même, un certain nombre de grandes sociétés de télécommunications et d'innombrables sociétés plus petites, relèvent de la juridiction des provinces dans lesquelles elles sont situées et où elles exploitent leurs services. Je crois avoir raison, M. le président, que les mesures législatives régissant les compagnies de télécommunications dans la plupart des cas au sein des provinces comprennent les frais—non régis à notre point de vue—à titre de partie de leurs frais régis dans leur juridiction, juridiction provinciale s'entend. Je serais alors justifié de conclure que l'exemption dans notre législation fédérale est une anomalie dans le cadre de la réglementation des télécommunications au Canada, et c'est cette anomalie, en termes juridiques, que nous éliminons dans ce bill.

Toutefois, notre façon d'envisager cet amendement n'est pas essentiellement juridique. Fondamentalement, nous croyons que le besoin de cette modification est solidement basé sur la logique et au moins deux récents événements significatifs ont influencé son opportunité. Le besoin fondamental de cet amendement résulte de la difficulté fondamentale de réglementer certains services assurés par une société de télécommunications, alors qu'au même moment, d'autres services, qui sont souvent assurés conjointement, ne sont soumis à aucun contrôle. Dans le cas des sociétés soumises au Parlement, ces services réglementés sont pour la plupart des services télégraphiques et téléphoniques conventionnels. Je prétends que de nouveaux services de télécommunications, comme le trafic des données, mettent aussi en cause l'intérêt du public en général, et deviennent les successeurs des services conventionnels qui ont fait l'objet des préoccupations des auteurs de notre législation antérieure.

[Texte]

However, that is not the heart of the matter. The fundamental problem is that it is difficult, if not impossible in practice, to determine what is just and reasonable with regard to rates and conditions of service for certain of a telecommunications company's offerings, without knowing about the relative profitability of other services offered by that same company. This, in turn, is because under conditions of jointly produced services, it is possible for a company to discriminate in its charges against certain classes of customers—it is possible—to the advantage of other groups enjoying more favourable rates. In the case of a public utility like telecommunications, where telephone and telegraph services are provided under conditions of natural monopoly, the subscribers to these services are vulnerable to discriminatory pricing and that is why natural monopolies are regulated in every country that one can think of. These customers must be protected not only from excessive charges that monopolists might find it possible to extract from customers who have no recourse to other suppliers, they must also be protected from charges which may be used to subsidize other services offered by the same company under conditions of active or extreme competition.

• 1125

There are a number of indications that the federal government, in the discharge of its responsibilities to the Canadian public, should be investigating the incidence of this kind of cross-subsidization in the telecommunications industry. We are impressed, for example, with the low rates that broadcasters seem able to extract from the industry in the highly competitive business of the long-distance transmission of television program material. While companies may give assurances that nonregulated activities such as this are not to any degree subsidized by the revenues from regulated services, the fact remains that the Canadian Transport Commission does not have the authority to regulate the charges for these services so as to ensure that this discrimination does not occur. Further, the structure of private wire rates may discriminate as between users of those services themselves and the effect of our amendment will permit the Commission to regulate this aspect as well.

Members will be aware, Mr. Chairman, that the Canadian Transport Commission has itself begun to accept this logic and in its recent

[Interprétation]

Toutefois, ceci n'est pas le cœur de la question. Le problème fondamental est qu'il est difficile, sinon impossible en pratique, de déterminer ce qui est juste et raisonnable en ce qui a trait aux taux et conditions de service pour certains des services offerts par une société de télécommunications, sans être au courant de la rentabilité relative des autres services offerts par le même société. Ceci est dû au fait que dans des conditions où les services sont assurés conjointement, une société peut établir une distinction à l'encontre de certaines classes de clients, à l'avantage d'autres groupes jouissant de taux plus favorables. Dans le cas d'un service public comme les télécommunications où les services téléphoniques et télégraphiques sont assurés dans des conditions de monopole naturel, les abonnés sont exposés à se voir imposer des prix discriminatoires, et c'est pour cette raison que les monopoles naturels sont réglementés dans tous les pays. Ces clients doivent être protégés non seulement contre les taxes excessives que les monopolisateurs peuvent soutirer de ceux qui ne peuvent avoir recours à d'autres fournisseurs, mais aussi contre les taxes qui peuvent être utilisées pour subventionner d'autres services offerts par la même société dans des conditions de concurrence active ou extrême.

Il y a un certain nombre de faits qui devraient inciter le gouvernement, dans l'exécution de ses devoirs envers le public, à enquêter sur ce genre de subvention à l'intérieur d'une même société assurant des services de télécommunications. Par exemple, nous sommes un peu étonnés des bas tarifs que les radiodiffuseurs semblent pouvoir obtenir des sociétés exploitantes de télécommunications dans le secteur hautement concurrentiel de la transmission à grande distance des émissions de télévision. Bien que les sociétés d'exploitation puissent nous assurer que ce genre d'activité non réglementée n'est à aucun degré subventionnée par les recettes provenant des services réglementés, il n'en demeure pas moins que la Commission canadienne des transports n'a pas l'autorité de réglementer les tarifs de ces services de façon à s'assurer que cette distinction ne se produise pas. De plus, la structure des taux de ligne privée permet d'établir une distinction injuste entre les usagers de ces services, et notre amendement aura pour effet de permettre à la Commission de réglementer également cet aspect du problème.

Monsieur le président, les membres savent que la Commission canadienne des Transports a elle-même commencé à accepter ce raison-

[Text]

decision with regard to an application from Bell Canada, has instructed that company to undertake a study of the methods and procedures appropriate for determining separations of costs and revenues as between its regulated and unregulated services. That is one element of the timeliness of this amendment to which I referred earlier.

The other significant event which has affected the timing of this legislation arises out of the explosive growth of the computer industry in Canada as well as in the rest of the modern world and the concomitant increase in the need for telecommunications services into and between computers to accommodate this new industry. Indeed, the whole relationship between telecommunications and computers is in a fluid and changing state and is a matter of great importance for the economic growth of the country, its social structure and our relations with our neighbours. Into this complex situation one of our major telecommunication entities, CN/CP Telecommunications, has acquired a computer service company and has proceeded to integrate these services with its conventional telecommunications business.

The issue which is raised by this corporate strategy is quite clear. CN/CP Telecommunications are in the business of providing essential communications services to independent computer companies. When CN/CP engages in the computer business itself, even through a subsidiary, it enjoys a substantial advantage over its customer competitors in that it already owns the communication links that are so vital to the provision of computer services. In particular, the situation also provides the opportunity for the common carriers to discriminate against the competitors of their subsidiary in the rates charged to these competitors for telecommunications services.

This is not to say that such discrimination does or necessarily will exist. What must be said, however, is that in order to protect all parties in the relationship of the computer industry with telecommunications common carriers, it is necessary to have machinery to determine whether discrimination does, in fact, exist and whether rates are just and reasonable. These determinations must, in turn, be backed up with the authority to order changes in rates and conditions of service where these are found necessary in the public interest. The government has decided to move immediately to put these data trans-

[Interpretation]

nement et, dans sa récente décision au sujet d'une demande de Bell Canada, elle a demandé à cette société d'entreprendre une étude des méthodes et procédures pour déterminer la séparation des coûts et des recettes entre les services réglementés et les services non réglementés. Ceci est un élément de l'opportunité de cet amendement dont j'ai fait mention plus haut.

L'autre fait significatif qui a influé sur l'opportunité de cette législation résulte de la croissance explosive de l'informatique, au Canada aussi bien que dans le reste du monde moderne, et de l'augmentation concomitante du besoin des services de télécommunications pour alimenter les ordinateurs et assurer les communications entre ces ordinateurs. Toute la question des relations entre les télécommunications et les ordinateurs est dans un état fluide et changeant. C'est une question de grande importance pour la croissance économique du pays, sa structure sociale et nos relations avec nos voisins. Dans cette situation complexe, l'un de nos principaux organismes de télécommunications, les Télécommunications CN/CP, a fait l'acquisition d'une société assurant des services d'ordinateur et a procédé à l'intégration de ces services dans ses activités de télécommunications conventionnelles.

Le problème que soulève cette manœuvre est très clair. Les Télécommunications CN/CP assurent des services essentiels de communications aux sociétés indépendantes d'ordinateurs. Lorsque CN/CP se lancent à leur tour dans l'informatique, même par l'entremise d'une filiale, elles jouissent d'un avantage important sur leurs concurrents qui sont aussi leurs clients, en ce qu'elles possèdent les réseaux de communication qui sont si indispensables pour assurer des services d'ordinateur. En particulier, cette situation permet également aux sociétés exploitantes de télécommunications d'établir une distinction à l'encontre des concurrents de leur filiale dans les taxes qu'elles exigent de ces concurrents pour leurs services de télécommunications.

Cela ne veut pas dire que cette distinction injuste existe ou existera nécessairement. Cela veut dire, par contre, qu'affin de protéger toutes les parties en cause dans les rapports entre les sociétés d'ordinateur et les sociétés exploitantes de télécommunications, il est nécessaire d'établir un mécanisme pour déterminer s'il existe réellement des distinctions injustes et si les taux sont justes et raisonnables. Ces déterminations doivent à leur tour s'appuyer sur une autorité qui puisse ordonner des modifications de tarifs et de conditions de service dans les cas où elles s'avèrent nécessaires dans l'intérêt du public. Le gou-

[Texte]

mission services along with other private wire offerings under the control of the Canadian Transport Commission, as they pertain to companies subject to federal jurisdiction. This will ensure that the rates and conditions for obtaining these services will, along with public telephone and telegraph services, be just, reasonable and nondiscriminatory.

• 1130

Nothing is implied in this amendment which would further restrict the ability of common carriers to negotiate between themselves for rates of payment for services and facilities supplied to each other. Interconnection agreements entered into by companies subject to federal jurisdictions are now subject to review and approval by the Canadian Transport Commission.

The government's action at this time is essentially a short-run solution to a problem which is emerging quickly in an industry which is now going through a period of rapid technological change and growth. This action will not foreclose any of the government's options with regard to long-term policy in this important field of the relationship between telecommunications and the computer service industry. Longer run decisions and policy in this regard and any necessary further legislation will be formulated after the comprehensive series of studies of the industry now being undertaken by the Telecommunication Commission have been completed, the findings analyzed and the necessary policy discussions and decisions have been taken.

These are the events, Mr. Chairman, which taken together with the government's underlying philosophy of protection for the public interest in public utility fields like telecommunications, have led us to introduce this amendment to the Railway Act which is now before your Committee, Mr. Chairman, for consideration. I shall be pleased to hear the views of the Committee with regard to this legislation and to discuss any points which members may wish to raise.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Kierans. I would like to know if the Committee wish to discuss the whole Bill or deal with it clause by clause. I think we should limit the discussions to Clause 1 at the moment. Mr. Howe.

[Interprétation]

vernement a décidé d'agir immédiatement et de mettre ces services de transmission des données ainsi que les autres services de lignes privés, sous le contrôle de la Commission canadienne des transports, dans la mesure où ils sont assurés par des sociétés qui relèvent de la juridiction fédérale. On aura ainsi l'assurance que les tarifs et les conditions de ces services tout comme les services publics de téléphone et de télégraphe, seront justes, raisonnables et non discriminatoires.

Cet amendement n'implique rien qui pourrait restreindre encore plus la faculté qu'ont les sociétés exploitantes de télécommunications de s'entendre sur les taux de paiement des services et des installations qu'elles utilisent en commun. Les ententes d'interconnexion conclues entre les sociétés soumises à la juridiction fédérale font actuellement l'objet d'une étude et d'une approbation par la Commission canadienne des transports.

Cette mesure que prend maintenant le gouvernement n'est à vrai dire qu'une solution à court terme d'un problème qui surgit rapidement dans une industrie qui connaît actuellement une période de changements technologiques et de croissance rapides. Cette mesure n'exclura aucune des options du gouvernement en ce qui concerne sa ligne de conduite à long terme dans cet important domaine des rapports entre les télécommunications et l'informatique. Des décisions et une ligne de conduite à long terme à cet égard ainsi que toute autre législation nécessaire seront formulées après que les études de grande envergure qu'effectue présentement la Télécommission seront terminées, que les conclusions de ces études auront été analysées et que les décisions nécessaires sur le plan des lignes de conduite à adopter auront été prises.

M. le président, ce sont là les faits qui, avec la mission du gouvernement de protéger l'intérêt du public dans le domaine des utilités publiques comme les télécommunications, nous ont incités à présenter cet amendement à la Loi sur les chemins de fer que votre Comité doit maintenant étudier. Je serai heureux de connaître les points de vue des membres du Comité sur ce sujet et de discuter de tous les points qu'ils voudront bien soulever.

Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Kierans. Les membres du Comité préfèrent-ils discuter le bill dans son ensemble ou article par article. Je crois nous devrions pour le moment nous en tenir à l'article n° 1. Monsieur Howe.

[Text]

Mr. Howe: Mr. Chairman, I had the opportunity to say a few words in the House in regard to this particular legislation and, as I said then, when you look at the Bill itself, it looks to be a very simple and uncomplicated piece of legislation, but when you look at what the Minister appended to Hansard that day wherein he stated the maintenance of this telecommission that is going to participate and look into the whole field, it would appear that it is not a very simple Bill. There are a lot of complex decisions to be made and a lot of departments of government and people throughout the country that are going to participate in this Telecommission.

I want to repeat what I said in the House that I wonder whether we are going too fast with this Bill and if all the people who are technically involved who have been doing it in a private way and are going to be brought under the substance of this Bill, have had the opportunity to go into the whole question. Probably I should address this to you, Mr. Chairman, have any of them asked to be heard in front of this Committee with regard to this legislation?

The Chairman: I am in the hands of the Committee. It is up to you people to decide if you want to take more time. I am not the one to decide how long we should take to do...

Mr. Howe: I was not referring to that, Mr. Chairman, I asked if you, as Chairman, had had any requests from other organizations involved in this field of telecommission to appear before this Committee and discuss this Bill with briefs or...

The Chairman: We have in our audience this morning a representative of the CP and CN. They are here to listen to you people and if they feel for some reason they should ask for a delay of this Bill or if they want to be heard in this Committee, that is what they are here for today and I will give them a chance to be heard, if the Committee agrees.

• 1135

Mr. Howe: That is fine, Mr. Chairman. Then, to get back to the Bill itself, Mr. Kierans, in your statement here you used the word "discriminatory" on a lot of occasions. Have you had complaints from the industry with regard to cases of discrimination?

Mr. Kierans: I said that we are not saying that there has been discrimination or that there will be, but there is the possibility of it. This is, of course, quite clear. The relationship between a mother company and a sub-

[Interpretation]

M. Howe: Monsieur le président, j'ai eu l'occasion de dire quelques mots à la Chambre au sujet de ce bill. Comme je le remarquais alors, le bill en lui-même, semble assez simple, mais si vous considérez les annexes que le ministre a ajouté au Hansard ce jour-là, où il annonçait le maintien de la présente télécommission qui va participer à l'enquête dans tout ce domaine, le bill ne semble plus aussi simple. Il y a beaucoup de décisions complexes à prendre et il y a beaucoup de ministères du gouvernement et beaucoup de gens parmi la population du pays qui participeront à cette télécommunication.

Comme je l'ai dit à la Chambre, je me demande si nous n'allons pas trop vite avec ce bill et si tous ceux qui sont concernés du point de vue technique, et qu'ils l'ont fait privément, et qui relèveront désormais de la compétence de ce bill ont eu l'occasion d'étudier toute cette question? Je devrais peut-être vous poser la question, monsieur le président, l'un d'eux a-t-il demandé à être entendu par le présent comité à l'égard de cette loi?

Le président: Je m'en remets au Comité, à qui il revient de décider si on doit s'attarder. Ce n'est pas à moi de décider moi-même combien de temps nous devons prendre...

M. Howe: Ce n'est pas ce que je vous demande, monsieur le président, je vous demande si d'autres organismes engagés dans ce domaine de la Télécommission ont demandé de comparaître devant ce comité pour discuter le bill avec mémoires ou...

Le président: Nous avons parmi nous ce matin un représentant du CP et du CN. Ils sont ici pour vous écouter et s'ils jugent pour une raison ou pour une autre qu'il convient de retarder cette mesure législative ou s'ils veulent comparaître devant ce comité—c'est la raison même de leur présence ici aujourd'hui et, avec la permission du comité—je leur accorderai la parole.

M. Howe: Très bien monsieur le président, mais pour revenir maintenant au bill, M. Kierans, dans votre déclaration, vous avez employé une expression «discriminatoire» à plusieurs reprises. Avez-vous eu des plaintes de la part de l'industrie à ce sujet?

M. Kierans: Je n'ai pas dit qu'il y a eu discrimination ou qu'il y en aura, mais plutôt que c'est une possibilité. C'est très clair. Les rapports entre une société-mère et une filiale sont parfois assez rapprochés et la question

[Texte]

subsidiary often can be a very close one and the problem of allocating costs which cause the Canadian Transport Commission to ask for a clear separation from telephone companies, is often very, very complex and difficult to prove.

I think we have had this, as another example, in the relationship in which American or foreign companies determine or apportion the relative costs between the parent company in whatever country it may be and that of the subsidiary operating in Canada. This can have very dilatorius effects upon the taxes that should accrue, let us say, to the Canadian government. In the same way this is possible.

Now, what is one of the dangers of saying that it is possible? It is going to influence for better or for worse, a great many investment decisions. It could turn off a great number of people who might want to enter the computer field or the computer services field, simply because they could see that somewhere down the end of the road they are not really masters of their own costs or their own competitive position and that a very active subsidiary of a telecommunications company is operating as competition against them who would have a distinct advantage. This is one of the possibilities, but the investment decisions, we do not know.

There may be decisions now taken not to invest simply because of a bogeyman, a fear, that as long as this exists the computer services field among others is not going to develop and to expand as it might normally because a situation could arise when telecommunications in the lack of any legislation by the government, that is to say, in the lack of any interest displayed by the government about the structure and character of this industry, the common carriers are going to say that the government has not done anything about it; the government has not seen fit to declare what is or is not in the public interest by legislation, it does not matter how many letters I write suggesting that they should do this or that, and therefore, we have a free hand. For that reason they could make an investment decision of their own that there may be too many firms in a particular industry, that it would be better if there were mergers or if there were bankruptcies and if there were a few firms in the entire computer services field which would better assure the national objectives of the Canadian people and of the government.

I would maintain, of course, that this is not up to them to decide what is the national policy because they have their own particular interests and the interests of their shareholders.

[Interprétation]

de l'allocation des dépenses qui amène la Commission des transports à demander d'être nettement séparée des compagnies de téléphone est souvent très complexe et très difficile à prouver.

Nous avons eu un exemple de ce genre dans les proportions que les sociétés américaines ou étrangères firent entre la société-mère, voir, disons, par le gouvernement du Canada. Ce qui pourrait retarder les impôts à percevoir, disons, par le gouvernement du Canada. De cette même façon, cela est possible.

Parlons maintenant d'un des dangers qui résulte du fait que l'ont dit que c'est impossible. Il y aura une influence, bonne ou mauvaise, sur une foule de décisions relatives au placement. On pourrait ainsi détourner nombre de gens intéressés à investir dans le domaine des services d'ordinateurs tout simplement parce qu'il pourraient prévoir que d'ici un certain temps, ils ne seront vraiment pas maîtres d'établir leur prise ou d'assurer leur situation concurrentielle, et qu'il existe dans ce domaine une filiale très active qui profite d'un avantage notable. Voilà une des possibilités. Nous ne connaissons pas les décisions quant à l'investissement.

Il y aura peut-être des décisions prises par crainte que les services d'ordinateurs ne se développent pas comme il se pourrait normalement parce que les télécommunications, par défaut de mesures législatives de la part du gouvernement, c'est-à-dire par manque d'intérêt de la part du gouvernement à l'égard de la structure et du caractère de cette industrie, les transporteurs en commun eux-mêmes diront que le gouvernement n'a rien fait à ce sujet; le gouvernement n'a pas jugé bon de déclarer ce qui est ou ce qui n'est pas dans l'intérêt public par une mesure législative; peu importe le nombre de lettres que j'écris à ce sujet disant qu'ils devraient faire ceci ou cela, et, par conséquent, nous pouvons faire ce que bon nous semble, à l'effet qu'il y a trop de sociétés dans une industrie donnée, qu'il serait préférable qu'il y ait des fusions ou peut-être des banqueroutes, ou qu'il y ait moins de sociétés dans l'industrie des ordinateurs qui assurerait mieux les objectifs nationaux du peuple canadien et du gouvernement.

Je soutiens, évidemment, que ce n'est pas à eux de décider quelle sera la politique nationale, car ils ont leurs propres intérêts ainsi que les intérêts de leurs actionnaires à sur-

[Text]

ers, that it is up to Parliament and this Committee to determine what is in the best interests. In other words, what we are deciding here, or what we are looking forward to deciding after many discussions, after many studies—the studies to which you have referred—is to come before Parliament a year from now with recommendations for a national telecommunications policy, after everybody has been heard.

My two colleagues on my immediate right are leaving for the Prairie Provinces this afternoon to discuss with the three Prairie Provinces what could be their input into such studies, what are their objectives, what do they see as the pitfalls, the advantages or disadvantages of such and such a policy. That is why I say that as an interim measure we feel it is necessary here to declare to the telecommunications industry that they can go so far, but, no further, and that if they go too far, they will, for the time being, have to appear before the Canadian Transport Commission to justify their actions. We hold out the promise that in less than two years we are going to come forward with recommendations after full and complete discussion with all of the provinces and all of the other interested parties.

• 1140

Mr. Howe: This seems very, very fine, Mr. Kierans, but on page 4 you made a statement with regard to the possibility of discrimination by a company that has jointly produced services. Can you state a case where there has been discrimination shown?

Mr. Kierans: Yes, but can you state, Mr. Howe, that it will not happen, will not ever happen, and can you and I state that given this kind of possibility that we are going to be as eager, if we were not members of Parliament, to go into this particular industry which might offer considerable opportunities for profit, for growth or for income? I think this is the kind of thing that we, as a government, are responsible for and we, as a Parliament, are responsible for. We have to say to the people at large that these are going to be the rules of the game and we cannot permit that there should be two kinds of competitors, let us say, in the field of computer services, one who operates singly and entirely in a completely competitive and market enterprise, and that they should have as competitors I think it is a legitimate and necessary thing for a government to say that they should have as competitors and as suppliers, competitors and suppliers at the same time, firms, companies, common carriers who have

[Interpretation]

veiller: c'est au Parlement et à notre Comité de déterminer où se trouve le plus grand intérêt.

En d'autres termes, ce que nous avons à décider ici après force discussions, études—études que vous avez mentionnées—est de nous présenter au Parlement dans un an avec des recommandations en vue d'une politique nationale de télécommunications, quand tous auront été entendus.

Mes deux collègues assis à ma droite partent pour les provinces des Prairies cet après-midi pour discuter avec les trois provinces des Prairies quels sont leurs objectifs, quels sont les problèmes, les avantages et les désavantages que les provinces entrevoient. C'est pourquoi je dis que, comme mesure intérimaire, il est nécessaire maintenant de déclarer que les télécommunications peuvent aller jusqu'ici, à un point limite qu'elles ne sauraient pas dépasser, et que si l'industrie va plus loin, elle devra pour le moment au moins, comparaître devant la Commission canadienne des transports pour justifier ses actions. Nous assurons qu'en moins de deux ans, nous allons formuler des recommandations, après discussion poussée avec toutes les provinces et avec toutes les autres parties intéressées.

M. Howe: Très bien, monsieur Kierans, mais à la page 4, vous parlez de la possibilité de discrimination de la part d'une société qui a conjointement fourni des services. Pouvez-vous nous donner un exemple?

M. Kierans: Oui. Mais pouvez-vous, monsieur Howe nous dire, que cela ne se produira jamais. Et pouvons-nous, vous et moi, dire qu'étant donné cette possibilité, que, si nous n'étions pas députés, nous serions aussi portés à nous engager dans cette industrie qui pourrait offrir des avantages considérables du point de vue profit, croissance et revenu? C'est le genre de chose dont, à titre de gouvernement, nous sommes responsables. Nous devons dire aux contribuables: voici les règlements. Nous ne saurions tolérer qu'il y ait deux sortes de concurrents, mettons, dans le domaine des services d'ordinateurs: l'un qui exploite entièrement seul, dans une situation de concurrence et ayant comme concurrent. Je crois qu'il est légitime et nécessaire pour le gouvernement de dire qu'il devrait avoir à titre de concurrents et fournisseurs à la fois des concurrents et des fournisseurs, à la fois, des sociétés, des transporteurs en commun qui ont été dotés d'avantages et des privilèges considérables de la part du Parlement, qui

[Texte]

been given tremendous advantages and privileges by Parliament, given a monopoly position which they can use therefore to establish a foothold and indeed control over a new industry that is springing up.

As I say not even the Canadian Transport Commission knows today the extent to which the telephone companies or CN or CP, while they themselves operate in a monopoly with regulations atmosphere, could subsidize the activities of subsidiaries that are operating in a nonregulated atmosphere. If you asked me if I think that this would be possible, I would say that this would be entirely possible. With all the goodwill in the world, if I were head of such a monopoly, if I were determined to expand into nonregulated activities, in order to diversify my activities I would take every advantage I had, my greater access to capital market, the expertise that I would have in my present activities, that I could turn and direct towards achieving an eminence or a pre-eminence in this new field.

Whether I would be as careful in allocating the costs between the two sectors, I do not know if I would consider that as important as gaining control. I can quite easily rationalize it. I can say that I, as Bell Telephone, or I, as CN or CP, in the long run am going to achieve a better allocation of resources by making sure that I create a kind of market structure in the industry in which there are only three or four giants and I can rationalize that quite easily. That may be in the best interest, but you and I have not determined this yet in the House, that three or four giant companies in Canada can best preserve our sovereignty, let us say, against the giant firms in the United States or elsewhere. However, these are decisions we have to come to after very close study. In the meanwhile we are taking a particular situation, which poses these kinds of threats and we are saying that you cannot take advantage of this particular situation until the Parliament of Canada has decided what shall be a policy of communications for the Canadian people.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I do not want to take all the time but Mr. Kierans has said that it is going to take probably a year before this telecommission is able to report and I wonder whether your telecommission may find out that there is no possibility of the things you say happening because most of the firms you refer to come under some type of regulation, are already under the CRTC.

• 1145

Mr. Kierans: I will tell you that I am convinced now the telecommission will not con-

21165—23

[Interprétation]

jouissent d'une situation monopolistique qu'ils peuvent utiliser pour contrôler une nouvelle industrie naissante.

Comme je l'ai dit, la Commission canadienne des transports elle-même ne sait jusqu'à quel point aujourd'hui les sociétés de téléphone ou le CN ou le CP pourraient subventionner les filiales qui existent dans une conjoncture non réglementée. Si vous me demandez si cela serait possible, je répondrais que ce l'est tout à fait. Avec la meilleure volonté du monde, si je dirigeais un tel monopole, si j'étais décidé à pénétrer dans un secteur non réglementé afin de diversifier mon activité, je saisisrais tous les avantages qui me sont offerts pour m'ériger à la cime de cette nouvelle pyramide.

J'ignore si je me soucierais autant de répartir les frais entre les deux secteurs que de m'assurer la maîtrise. Je puis dire que moi, compagnie de téléphone Bell ou moi, le CN ou le CP, à la longue, atteindrai une meilleure allocation des ressources en m'assurant que j'établisse une structure de l'industrie où il n'y aurait que trois ou quatre magnats et c'est un raisonnement qui est facile à faire. C'est peut-être dans le meilleur intérêt, mais cela, vous et moi, nous l'avons pas encore démontré en Chambre—que trois ou quatre compagnies puissent, au Canada, mieux préserver notre souveraineté, disons, contre les géants des États-Unis ou d'ailleurs. Toutefois, ce sont des décisions que nous devons prendre après beaucoup d'étude. Entre-temps, nous songeons à une situation particulière que pose ce genre de menaces, et nous nous disons que vous ne sauriez tirer profit de la signification particulière, tant que le Parlement du Canada n'a pas arrêté une politique nationale des télécommunications à l'usage des Canadiens.

M. Howe: Je ne veux pas prendre tout le temps du Comité, mais M. Kierans a dit qu'il faudra peut-être un an avant que la Télécommission puisse faire rapport. Je me demande si la Télécommission pourrait s'assurer qu'il est impossible que ces choses se produisent, car la plupart des sociétés dont vous parlez sont déjà assujetties à la CRTC.

M. Kierans: Je suis convaincu que la Télécommission n'arrivera pas à la conclusion que

[Text]

clude that there is no possibility of the fears expressed in here. They cannot come to such a conclusion because there is a possibility and there always will be a possibility.

When you say that they already come under the CRTC or the CTC—I think you said the CRTC, but let us say the CTC—all we are saying is that for these purposes, despite the warning of Mr. MacDonell in 1917, this area of activity does not come under any control whatsoever.

Mr. Howe: The thing that bothers me, Mr. Chairman, is that, as we know, this is a tremendously expensive, sophisticated business that just every Tom, Dick and Harry cannot get into. I can understand your worries about discrimination but there will not be that many people getting into this business.

Mr. Kierans: We have 81, I think. We had 81 the last time we looked at it: 81 applications. That is three or four weeks ago. About four weeks ago there were 81 applications from people who want to get into this business. Look, I have been very careful in saying that there are no particular incidents which could prove discrimination but the majority of these 81 applications come from people who claim now that the rate charged for providing carrier facilities by the existing common carriers are exorbitant. The kinds of application we get are for companies to construct their own microwave facility on the grounds that these will be far cheaper for them, taking due account of all their costs including depreciation, than to pay the charges demanded by the telephone companies. We are getting this from all over Canada. We have said that we will not license these companies for the time being until we determine what the policy is.

We have, though, at the same time exerted pressure on telephone companies in instances that I know of to take a look at the rates they are charging and to provide the services rather more quickly than they had previously intended. I am thinking of one particular example in which a telephone company later reduced by about half the rates it had originally intended to charge two television stations in two cities about 90 miles apart because of pressure from the Department. Why did the Department exert pressure on them? Because the Department simply did not want to license another microwave facility and then saddle this country with 81 more microwave systems, because that would be a precedent, which would result in the kind of duplication that we have had in railways. We cannot afford this kind of thing anymore and these are the problems that bother us. We

[Interpretation]

les craintes exprimées ici ne sont point fondées. Il est impossible d'en arriver à cette conclusion, car cette possibilité existe et demeurera.

Quand vous dites qu'on relève déjà de la Commission de Radio et de Télévision canadienne ou de la Commission canadienne des Transports, tout ce que nous disons c'est que, à toutes fins pratiques et malgré les avertissements de M. MacDonell en 1917, ce secteur d'activité ne relève d'aucun contrôle.

M. Howe: Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est qu'il s'agit ici d'un secteur fort coûteux où n'importe qui ne peut pas entrer facilement. Je comprends vos préoccupations quant à la distinction injuste, mais il n'y aurait pas tellement de gens qui entreprendraient dans ce domaine.

M. Kierans: Nous comptons je crois 81 demandes la dernière fois que nous nous sommes penchés sur cette question: 81 demandes; il y a trois ou quatre semaines. Demandes de la part de gens qui veulent se lancer dans ce secteur. J'ai été très prudent en disant qu'il n'y a pas d'incident particulier qui pourrait peut-être prouver une distinction injuste. Ces 81 demandes proviennent en majorité de personnes qui prétendent que le taux de transports par les transporteurs en commun actuels sont exorbitants. Les demandes que nous recevons proviennent de compagnies qui veulent construire leurs propres réseaux de services de micro-ondes, parce qu'il leur serait moins coûteux que de payer les frais demandés par les compagnies de téléphone. Nous recevons ces demandes de partout au Canada. Nous avons dit que nous ne délivrerons pas de permis à ces compagnies tant que nous n'aurons pas arrêté une politique. En même temps, nous avons toutefois fait des représentations auprès des sociétés de téléphone pour qu'elles examinent leurs tarifs et pour qu'elles assurent les services plus rapidement qu'elles l'ont fait dans le passé. Je songe à une société de téléphone qui a subsequmment réduit de moitié le tarif qu'elle avait l'intention de charger à deux postes de télévision situés dans deux villes situées à 90 milles l'une de l'autre, en raison des instances du ministère. Et pourquoi le ministère avait-il exercé des pressions? Tout simplement parce que le ministère ne voulait pas délivrer un autre permis d'exploitation de services micro-ondes et ensuite, avoir 81 demandes de plus pour des réseaux de micro-ondes qui résulteraient du précédent et qui entraînerait le double emploi qui règne dans les chemins de fer. Nous ne pouvons plus nous payer ce luxe. Nous avons agi de façon purement officieuse. On courait le risque, bien sûr, que dans sa

[Texte]

acted purely informally and the threat was there, of course, that in its initial decision the telephone company said, "We can provide these services at such and such a rate." As I said they reduced them later by more than half, but also there was a time factor. The private companies said that they could provide their own microwave facilities within about three months and the original submission of the telephone company was 18 months' service. You have this kind of thing.

I am not saying this is discrimination. I am just saying, that we have to take a very close look at what is going on in this industry and for the time being we want to protect all of the Canadian people. Maybe we are wrong in taking the decision that everybody and his mother should not be permitted to erect microwave facilities. I do not think we are, because we can see chaos as well as a tragic over-investment if we pursue that line. We would much prefer to go the other way.

This is an interim measure because there is nothing else that we can do. We cannot present a full, comprehensive bill establishing a communications policy. All that we can do is hook on an amendment to an existing bill, which in this case happens to be, not the Shipping Act but, the Railway Act.

• 1150

Mr. Howe: Is cable TV involved in this type of program?

Mr. Kierans: We have had requests from cable TV companies, people who want to establish community antenna systems, to build their own microwave system, simply because the quotations they have from existing common carriers preclude any possibility of making that a profitable venture.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Kierans, on page 2 of your statement you set out three examples of businesses that would fall under this category of private wire services: (1) brokerage and stock market transmissions, (2) television program material, and (3) computers. Can you give us any other examples that would fall under the private wire services to be covered?

Mr. Kierans: These are three of the major ones. The Telex system is a private wire system; the TWX is a private wire system; there are all kinds of systems such as that. Perhaps Mr. Bergeron could add a few more.

[Interprétation]

décision initiale, la société de téléphone dise «nous pouvons assurer les services à tel et tel taux». Comme je l'ai dit, elle les a réduits par la suite de plus de la moitié. Mais il y avait aussi le facteur temps. Les compagnies privées ont dit qu'elles pouvaient établir leur propre service en trois mois et la compagnie de téléphone les leur assurait en dix-huit mois.

Je ne dis pas qu'il y a distinction injuste. Je dis qu'il faut suivre de près ce qui se passe dans ce domaine et, pour le moment, nous voulons protéger tous les Canadiens. Nous avons peut-être tort de décider que tout le monde et son père n'ont pas le droit d'ériger des services de micro-ondes. Mais je ne le crois pas, car nous prévoyons une situation chaotique et du surplacement, si nous poursuivons cette ligne. Nous préférons aller dans l'autre sens.

Il s'agit d'une mesure provisoire, car il n'y a pas d'autre chose à faire. Il est impossible de vous présenter un bill complet arrêtant une politique relative aux communications. Tout ce que nous pouvons faire c'est d'annoncer une modification à une loi existante qui, en l'occurrence, n'est non pas la Loi sur la marine marchande mais plutôt la Loi sur les chemins de fer.

M. Howe: Est-ce que les gens de la transmission de T.V. par câble sont concernés?

M. Kierans: Nous avons reçu une demande d'une compagnie de ce genre, qui voulait installer une antenne «communautaire», construire son propre réseau de micro-ondes, parce que les transporteurs en commun les empêchaient de le faire avec profit à l'heure actuelle.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Kierans, à la page 2 de votre déclaration, vous donnez trois exemples de sociétés qui relèveraient de cette catégorie de services de lignes privées: (1) les transmissions de la bourse; (2) la télévision; (3) les ordinateurs. Pouvez-vous nous donner d'autres exemples de ceux qui relèveraient des services d'une ligne privée?

M. Kierans: Voici trois des principaux. Les appareils Télex et TWX sont des systèmes de ligne privée. Il existe plusieurs systèmes de ce genre. Peut-être M. Bergeron pourrait-il en ajouter certains autres.

[Text]

Mr. Gilles Bergeron (Assistant Deputy Minister, Department of Communications): The actual government telephone system for long distance linking Ottawa to Montreal and to Toronto and other cities is also part of those private wire systems. Also, some companies operate private systems like the government's and they are completely outside of regulations for the time being.

Mr. Allmand: I asked the question because the legislation is drafted in general terms and I would like to make certain what types of businesses and companies we are covering. For example, are we covering telephone answering services, because in Clause 1 of the Bill in which you refer to subsection (31), it seems to include the type of business that telephone answering service is in because they lease lines and they lease equipment. Would they be covered by this Bill?

Mr. Bergeron: The telephone answering companies are not covered by the Bill but their relationship with the telephone companies is generally covered because they are on the general exchange area system. However, a telephone answering service could also have a relationship with a telephone company which would be of the nature of a private line and that portion of their business would be covered.

Mr. Allmand: They would be brought under the scrutiny of the CTC by this Bill.

Mr. Bergeron: Not the operation of the telephone answering service, but the operation of the telephone companies with regard to telephone answering service.

Mr. Allmand: That is what I mean, if the telephone answering service has to make a contract for the use of the telephone lines and the telephone equipment, the contracts they establish with the telephone companies would be subject to the provisions of this Bill. Is that correct?

Mr. Bergeron: The rates used.

Mr. Allmand: The rates, that is right.

Mr. Bergeron: Yes.

Mr. Allmand: What about these companies that use telephone lines for recorded advertising? There is a system now where your phone rings, you answer and your ear is filled with some type of advertising that you cannot even argue with.

[Interpretation]

M. Gilles Bergeron (sous-ministre adjoint, ministère des Transports et Communication): Le système de téléphone du gouvernement pour les communications entre Ottawa et Montréal et entre Ottawa et Toronto et d'autres villes fait aussi partie de ces services de ligne privée. Vous avez aussi certaines compagnies, certaines sociétés qui possèdent des réseaux privés, tout comme le gouvernement et qui ne relèvent d'aucune réglementation à l'heure actuelle.

M. Allmand: J'ai posé la question, parce que les Règlements se trouvent assez généraux, je voudrais être certain du genre d'entreprises et de sociétés que nous visons. Par exemple, est-ce que vous visez les services de réponse téléphonique car dans l'article 1, paragraphe 31, du bill auquel vous faites allusion, il semble que les services de réponse téléphonique soient touchés parce qu'ils louent des lignes et du matériel. Est-ce qu'ils seraient alors visés par le bill?

M. Bergeron: Les sociétés de services de réponse téléphonique ne sont pas visées par le bill mais les rapports qu'ils ont avec les sociétés téléphoniques le sont parce qu'ils font partie du réseau local général. Toutefois, les services de réponse téléphonique pourraient aussi avoir des rapports avec une compagnie téléphonique qui serait de la nature d'une ligne privée et ce secteur de l'entreprise serait alors visé.

M. Allmand: Aux termes de ce bill, ils seraient soumis à un examen minutieux de la part de la CTC.

M. Bergeron: Non pas l'administration des services de réponse téléphonique mais celle des compagnies téléphoniques en ce qui a trait aux services de réponse téléphonique.

M. Allmand: C'est ce que je veux dire. Si le service de réponse téléphonique doit avoir un contrat pour obtenir l'usage des lignes et du matériel téléphoniques les contrats qui existeraient entre la compagnie de téléphone et le service relèveraient du bill, n'est-ce pas?

M. Bergeron: Les tarifs.

M. Allmand: Les tarifs, c'est exact.

M. Bergeron: Oui.

M. Allmand: Et, qu'est-ce qui en est de ces sociétés qui emploient les lignes téléphoniques pour des annonces commerciales enregistrées. Par exemple, votre téléphone sonne; vous répondez et vous entendez toutes sortes d'annonces publicitaires auxquelles vous ne pouvez même pas répondre.

[Texte]

Mr. Kierans: That is the Code-a-phone system.

Mr. Allmand: I do not know the...

Mr. Kierans: Some of it is Air Canada when they tell you to stand by and so on and the others are advertising; some of them are weather.

Mr. Allmand: Yes, and some of them are commercial advertising, too, now.

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Allmand: Would these be covered? Would the rates be covered by this Bill?

Mr. Bergeron: In some instances these activities take place in areas which are already covered, if they take place on public lines.

Mr. Allmand: Yes, I know that but I am wondering how much of it is; it is a very complicated area.

Mr. Bergeron: We are not going to be regulating the content; we are just regulating the rate.

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Kierans: Again that would be the contract, would it not?

Mr. Bergeron: That is right.

• 1155

Mr. Allmand: If these companies, let us say I am advertising soap and I want to lease lines... I will tell you the system that I have in mind. Your phone rings; you answer the phone—you do not phone anybody, your phone rings and you answer the phone—and you get a recorded ad through a line which must be leased by the advertiser in some way or other on which they must have some kind of a computerized system which rings a whole lot of homes. I do not know how they do it but...

Mr. Kierans: They go down a page, I guess, of a telephone book.

Mr. Allmand: I see, but it must be computerized and I am just wondering if these businesses that, I presume, must lease lines or lease equipment...

Mr. A. E. Gotlieb (Deputy Minister, Department of Communications): I think the situation would be that no matter how they got their service from the telephone company, it would be covered.

Mr. Allmand: I see.

[Interprétation]

M. Kierans: Il s'agit du réseau Code-a-phone.

M. Allmand: Je ne sais pas le...

M. Kierans: Oui, Air Canada, par exemple vous dit d'attendre et d'autres font des annonces; on donne aussi la météo.

M. Allmand: Il y en a aussi qui sont des annonces publicitaires.

M. Kierans: Oui.

M. Allmand: Seraient-ils visés? Est-ce que ces tarifs seraient visés par le bill?

M. Bergeron: Dans certains cas, ces activités ont lieu dans des secteurs qui sont déjà visés, par exemple, sur des lignes publiques.

M. Allmand: Oui, je le sais mais jusqu'à quel point. Évidemment, c'est un domaine très complexe.

M. Bergeron: Nous n'avons pas l'intention de réglementer le contenu mais tout simplement le tarif.

M. Allmand: C'est exact.

M. Kierans: Il s'agirait encore du contrat n'est-ce pas?

M. Bergeron: C'est juste.

M. Allmand: Si ces compagnies... disons que je fais de la publicité pour le savoir et que je veuille louer des lignes, voici ce à quoi je songe. Votre téléphone sonne, vous répondez, vous ne téléphonez à personne mais votre téléphone sonne, vous répondez et vous avez une annonce enregistrée grâce à une ligne qui doit être louée par l'annonceur d'une façon ou d'une autre où il y aurait un ordinateur qui pourrait faire sonner plusieurs téléphones en même temps. Je ne sais comment on le fait.

M. Kierans: Ils doivent prendre une page de l'annuaire téléphonique.

M. Allmand: C'est probablement par ordinateur. Je me demande si ces sociétés... je suppose qu'elles louent des lignes ou du matériel.

M. Gotlieb (sous-ministre des Transports et des Communications): Peu importe la façon dont ils obtiennent les services de la compagnie téléphonique ils seraient visés par la loi, je crois.

M. Allmand: Je vois.

[Text]

Mr. Gotlieb: If they simply subscribe to these lines at the public rates, they are already covered under the existing legislation. If they have some arrangements which is of a private contract nature, on the grounds that this is not a public but a special arrangement because they are using it for other purposes, then it would be brought in under the private wire amendment. One way or the other this would close that gap, any gap. I am sorry to say, I do not know, but each one of these companies may have a different arrangement or they all may have the same, but they fall on either side of the line. What we have done here is to make sure that there are no holes.

Mr. Kierans: What we are accomplishing here Mr. Allmand is very simple; there is another contract we are going to have to look at.

Mr. Allmand: In other words, you feel that after the passage of this Bill there will be no gaps, there will be no type of contract or public rate outside the scrutiny of the CTC?

Mr. Kierans: Well, those could be for a Minister, if a Minister said them, famous last words because I have the greatest admiration and respect for your profession, Mr. Allmand and I do not doubt at all the ingenuity with which company lawyers are going to address themselves to this. However, let us say that the intent is to cover all of it. Since it is an interim measure the more of these things that are flushed out now the better will be our final recommendations to Parliament.

Mr. Allmand: I see. Then I have another question. As in the United States, the computer revolution, the electronics revolution and the telecommunications industry has advanced to a much greater degree than it has in Canada, how are they dealing down there with this type of problem; the rationalization of the telecommunications field, the complaints of discrimination by monopoly situations? Do they have any legislation or any type of scrutiny similar to this?

Mr. Kierans: I will ask Mr. Gotlieb to reply to that one.

Mr. Gotlieb: I think the simplest answer I could give is that the kind of service we are talking about, this private wire service, falls under the umbrella of the United States federal regulatory jurisdiction. The FCC has the power to look into rates for private users as well as public users. So the FCC has the

[Interpretation]

Mr. Gotlieb: S'ils sont simplement abonnés à ces lignes aux tarifs publics, ils sont visés par la loi actuelle. S'ils ont des arrangements de nature privée parce qu'il ne s'agit pas d'un arrangement public mais d'un arrangement spécial parce qu'ils s'en servent à d'autres fins, la question pourrait figurer sous la modification concernant les services télégraphiques privés. D'une façon ou de l'autre l'écart serait comblé, je regrette de dire, je ne sais pas mais chacune de ces compagnies peut avoir des arrangements différents ou elles peuvent toutes avoir les mêmes mais elles choisissent l'une ou l'autre possibilité. Nous nous sommes assurés qu'il n'y avait pas d'anomalies.

Mr. Kierans: Ce que vous accomplissez, ici, c'est très simple, monsieur Allmand. Il faudra examiner un autre contrat.

Mr. Allmand: En d'autres termes, est-ce que vous croyez qu'après l'adoption de cette mesure, il n'y aura aucune anomalie, qu'aucun contrat ou tarif public n'échapperait à l'examen par la CTC.

Mr. Kierans: Ces paroles auraient pu convenir à un ministre si un ministre avait dit ces dernières paroles célèbres. J'ai beaucoup de respect pour votre profession, monsieur Allmand, et je ne doute aucunement de l'ingéniosité des avocats de sociétés. Disons que l'intention est de viser tout ce domaine. Étant donné qu'il s'agit d'une mesure intérimaire, plus nous en apprenons à l'heure actuelle, meilleures pourront être nos recommandations définitives au Parlement.

Mr. Allmand: Je vois. Alors, une autre question. Étant donné qu'aux États-Unis, l'informatique électronique et l'industrie des télécommunications ont progressé plus rapidement qu'au Canada, comment font-ils aux États-Unis, pour régler ce genre de problèmes, pour rationaliser le domaine des télécommunications, les plaintes au sujet des distinctions injustes au moyen de situations de monopole. Est-ce qu'aux États-Unis, on a des mesures législatives ou une surveillance semblables à celle-ci?

Mr. Kierans: Je demanderai à monsieur Gotlieb de vous répondre.

Mr. Gotlieb: La raison la plus simple, c'est que ce genre de service dont nous parlons, le service d'une ligne privée relève des Règlements fédéraux des États-Unis. La FCC aux États-Unis qui a le pouvoir de déterminer le tarif pour les usagers particuliers en plus des usagers publics. En d'autres termes, elle a des

[Texte]

legislative jurisdiction that the CTC does not have.

Starting from that vantage point the FCC initiated some years ago, a few years ago, a major study of the whole problem of the interrelationship between computers and communications. In a way, those studies they initiated, and they have had a massive number of briefs submitted to them on those issues, are paralleling our studies in the telecommunication and they are similar in a number of areas. They raise similar issues anyway, although of course, the problems are different in both countries. My understanding is that the FCC has not closed the docket on that case. In other words, that study is still going on and they have not yet reached any policy conclusions or decisions. Some of these dockets of theirs do take a great deal of time.

I also understand, however, that in the United States there are similar developments to what happens here and I believe that Western Union in the United States is dealing in the computer software field as well, or at least they are planning to. So they have similar problems. The jurisdiction is there, unlike here. This amendment would, in fact, put the CTC in the same position as the FCC and in both situations studies are going on as to the best possible relationship between computer companies and communications companies.

•1200

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Kierans, why did the Cabinet allow an Order in Council to be passed if there was a legitimate proposition from the 11 computer firms that asked for restraints against CN and CP? This is an article dated July 24, 1969 that I have here.

Mr. Kierans: I would not want to comment on why the Governor in Council order was passed because I was not there. I might say that the submission of the 11 computer companies came a good many weeks later—months later, in fact. I do not know what date is there, but my recollection is that it was some time in May or June. The Governor in Council order was passed in January and long before their brief was submitted to us we had reservations about the implications of the decision and we became very much more aware of the implications of it. Also, I think well before that I, together with my colleagues, asked the officers of CP and CN to come to see us and we presented our grave

[Interprétation]

mesures législatives, une compétence législative de la FCC que la CTC n'a pas à l'heure actuelle. Et, partant de ce point, la FCC, il y a quelques années, a entrepris une étude majeure de l'inter-relation qui existe entre les ordinateurs et les télécommunications. Alors, ces études qu'on a amorcées, et il y a eu une somme énorme de mémoires présentés à ce sujet, ces études sont parallèles à nos propres études à la télécommunication et qui se ressemblent à plusieurs points de vue. Les questions traitées sont semblables bien que les problèmes soient différents dans les deux pays. Si j'ai bien compris, la FCC n'a pas encore fermé le dossier de ce cas. En d'autres termes, on étudie encore la chose et on n'a pas encore tiré de conclusions ou pris de décisions au sujet d'une politique. Plusieurs de ces dossiers prennent beaucoup de temps. Je crois comprendre aussi qu'aux États-Unis il y a des développements semblables à ceux qui se sont produits ici. Je crois que la Western Union, aux États-Unis, s'intéresse au domaine des ordinateurs, ou qu'elle prévoit le faire. Les problèmes sont donc semblables. Contrairement à ici, les mesures législatives existent là-bas. A la suite de l'amendement, la CTC serait dans la même position que la FCC. Dans les deux pays, les études visent à déterminer quel serait le meilleur rapport entre les rapports entre les sociétés d'ordinateurs et les télécommunications.

M. Allmand: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg:...Monsieur Kierans, pourquoi le Cabinet a-t-il permis qu'un ordre en conseil soit passé si des sociétés d'ordinateurs avaient fait des propositions légitimes voulant que des mesures restrictives soient appliquées au N.C. et au P.C. J'ai ici un article en date du 24 juillet 1969.

M. Kierans: Je ne veux pas parler de la raison pour laquelle l'ordre en conseil a été adopté parce que je n'étais pas là. Je dirais que les mémoires des onze sociétés ont été présentés plusieurs semaines, même plusieurs mois plus tard. Je ne sais pas la date mais c'était probablement au mois de mai ou de juin. L'ordre en conseil a été adopté au mois de janvier et longtemps avant que le mémoire ne nous ait été soumis, nous avions des réserves au sujet des conséquences de la décision. Nous avons pris connaissance de ces conséquences encore plus de façon encore plus vive. Avec mes collègues bien avant, j'ai demandé aux fonctionnaires du PC-NC de venir nous voir et nous leur avons exprimé

[Text]

misgivings to them about actions they might take and might propose. I think we outlined to them in general terms the necessity for the government to react to the situation that was rapidly developing.

You see, Mr. Skoberg, our fear is simply that we do not want the industry, with all the admiration and respect that we have for it and the quality of the services that it presently provides—and I agree with those spokesmen from the industry who say that telephone service in this country is unequalled anywhere in the world—to create a situation or a structure to which government later has to adjust because it is already a *fait accompli*. Here are the investments, here are the lines, here are the practices and the government then has to make a decision whether it is going to invite all of these firms to roll back, to disinvest, and so in effect very shortly after that Order in Council was passed we made it clear to them that it would be in their own best interests—not as a threat but simply as good business judgment—to go slowly until we had defined the government's position more clearly. I think that is all I wish to say at this time.

Mr. Skoberg: Did CN/CP Telecommunications have to apply to the Canadian Transport Commission for the tolls that they now charge?

Mr. Kierans: No, they did not have to apply for the tolls. CP could have gone into this by themselves, but as they wanted to go in through the CP-CN, the CN had to apply for permission to make a capital investment in this area.

Mr. Skoberg: But not the tolls?

Mr. Kierans: Not for tolls.

Mr. Skoberg: Do I understand in connection with the bill that we have before us that the private wire services will have to apply to the CTC for the tolls that are charged to the users?

Mr. Kierans: I would guess that the initial step is to file tariffs with the CTC. After you have done that they come up for analysis and examination.

Mr. Skoberg: But the CN-CP will still be exempt from this provision?

Mr. Kierans: Oh, no, this is the purpose of it.

Mr. Skoberg: This will include the CN-CP?

Mr. Kierans: Oh, yes.

[Interpretation]

nos graves doutes au sujet des mesures qu'ils se proposaient de prendre. Je pense que nous leur avons fait voir en termes généraux la nécessité pour le gouvernement de prendre des mesures face à l'évolution rapide de la situation.

Monsieur Skoberg, nous craignons ceci: nous ne voulons pas que l'industrie malgré tout le respect que nous lui portons et la qualité de services qu'elle assure en ce moment, et je suis d'accord avec ceux qui ont parlé au nom de l'industrie qui disent que le service de téléphone dans notre pays n'a pas son pareil dans aucun pays du monde, nous ne voulons pas que l'industrie crée une situation ou une structure à laquelle le gouvernement devra s'ajuster plus tard parce que c'est déjà un fait accompli. Voici les investissements, voici les lignes établies et le gouvernement devra prendre une décision, soit inviter ces compagnies à se retirer. Peu après l'adoption de cet ordre en conseil, nous leur avons dit qu'il serait dans leur propre intérêt, non pour les menacer, qu'il serait préférable pour les affaires d'aller plus lentement... en attendant que le gouvernement ne définisse sa position permanente. C'est tout ce que je veux dire en ce moment.

M. Skoberg: J'aimerais savoir si le Télécommunications du NC-PC doivent demander à la Commission des transports d'établir les taxes qu'ils imposent en ce moment.

M. Kierans: Non, ils n'ont pas dû consulter la Commission au sujet de ces tarifs. Le PC aurait pu commencer à imposer ces tarifs de lui-même mais puisqu'il voulait agir à titre de PC-NC, le CN a dû demander la permission de placer certains capitaux, dans ce secteur.

M. Skoberg: Non les taxes?

M. Kierans: Non.

M. Skoberg: Avec le bill que nous sommes en train d'étudier, les services privés devront-ils aussi obtenir de la C.T.C. l'approbation des taxes qu'ils imposent?

M. Kierans: Je crois qu'ils doivent d'abord soumettre les tarifs à la C.T.C. Ils sont ensuite étudiés et analysés.

M. Skoberg: Mais le NC-PC sera toujours exempt de ces dispositions?

M. Kierans: Oh, non.

M. Skoberg: Cela comprend le PC-NC?

M. Kierans: Oh, oui.

[Texte]

Mr. Skoberg: So, with the type of manoeuvring we have had within the CTC and the supervision of tolls generally, are you optimistic that the user will benefit from this bill?

• 1205

Mr. Kierans: Let us say that two forces are now at work. The mere passing of this legislation by Parliament is going to be a clear indication to the companies concerned that the government will have an input here and therefore this is a warning, in the best sense of the word, that they should go slowly on their investment decisions until such time as a policy has been determined. At that time they will then have all the opportunity in the world to make presentations to this Committee and to propose their objections to it. That is number one.

I think the passage of this bill of itself is not a stop sign or a red light but it is certainly an orange light or a go slow sign to the industry, because from then on they will be accountable to their shareholders for the kinds of decisions they make pending the development of a communications policy. I think it will be a serious consideration in their minds. If, for example, the telecommis-sion decided that the common carriers should restrict themselves to providing such facilities and not enter into the computer services field and that it should be left entirely to new firms, firms that are in there and new firms that want to enter on the basis of unregulated private enterprise, and in the meantime carriers have gone along and invested heavily in the provision of computer service facilities, I would think that the management and directors of such companies would have a serious problem in trying to explain why they did not take account of the obvious warnings that the Department of Communications were giving them.

To answer your question about the CTC, they will now come under the CTC and I have confidence that in presenting and justifying their case for such and such a rate and for varying price structures because of different situations in different provinces that the burden of proof will be on them to justify what they are doing to the Canadian Transport Commission. I think on that basis that they would be very reluctant to engage in, let us say—people do not like the words “discriminatory pricing policies”—varying rates for similar services.

Mr. Skoberg: Mr. Kierans, I think you will appreciate that some of the regulations and the responsibilities of the CTC have not particularly met with public approval and by placing this under the CTC it makes you

[Interprétation]

M. Skoberg: Avec le genre de manœuvre que nous avons vue au sein de la C.T.C. et avec le contrôle qui existe en général, est-ce que les clients vont bénéficier des effets de ce bill?

M. Kierans: Il y a deux influences à l'œuvre en ce moment. Si le Parlement adopte ces règlements, cela indiquera clairement aux sociétés que le gouvernement fera une mise de fonds. C'est un avertissement dans le meilleur sens du mot que les sociétés doivent prendre des précautions avant de placer les capitaux jusqu'à ce que la politique elle-même soit déterminée. A ce moment-là ils auront toute l'occasion nécessaire de faire présenter des mémoires au Comité et à formuler leurs objections. C'est ce qui vient en premier.

Le simple fait d'adopter ce bill n'est pas un arrêt ou un feu rouge, c'est simplement un avertissement à l'industrie d'aller plus lentement parce qu'ils devront rendre compte à leurs actionnaires des décisions qu'ils prendront en attendant la mise au point de la politique sur les télécommunications et ils vont y penser deux fois. Si la Commission décidait que les compagnies unies doivent se limiter à certains services et ne pas entrer dans le domaine des ordinateurs et que cela doit être laissé à des nouvelles sociétés qui voudraient entrer parce qu'il s'agit d'une entreprise privée non réglementée et pendant ce temps-là les transporteurs ont investi des capitaux importants dans les services d'informatique, je pense que les administrateurs des compagnies auraient des difficultés pour expliquer à leurs actionnaires pourquoi ils n'ont pas tenu compte de l'avertissement clair et net donné par le ministère des Communications.

En réponse à votre question, ces compagnies relèveront maintenant de la CCT et j'ai bien confiance que le fait d'être obligé de défendre leurs taux et le fait qu'ils ont des structures différentes de tarifs à cause des différentes situations dans les provinces, ce sera à eux de justifier ce qu'ils font devant la Commission des transports. Je pense qu'ils hésiteraient beaucoup—les gens n'aiment pas qu'on parle de politique discriminatoire des prix—avant de s'engager dans une politique de taux variés pour des services semblables.

M. Skoberg: Monsieur Kierans, je pense que vous comprendrez que certains règlements de la C.C.T. n'ont pas reçu l'approbation du public et si la C.C.T. s'en occupe on se demande si en lui accordant la responsabilité,

[Text]

wonder whether or not they will once again abrogate their responsibility in so far as the charge to the user is concerned. However, the question I would like to ask, and possibly I should have looked this up before, is why would the objection from these 11 computer firms against restraints be voiced in such strong language against CN-CP Telecommunications? Also, why did they include Computer Sciences Canada Ltd.? Are they under any federal jurisdiction whatsoever?

Mr. Kierans: Would you answer, Mr. Gotlieb?

Mr. Gotlieb: I think, Mr. Skoberg, that essentially one of the problems—it certainly is not the only problem—of the computer companies that we were concerned about was that the rates that the communications companies would charge to the computer companies for the provision of facilities by which they could carry data to remote places was totally unregulated. For this reason I think a very substantial part of their concern was the fact that there was no body in the country which could hear a complaint or conduct a public scrutiny of such complaints within a quasi-judicial or administrative framework, and if they had complaints to have a hearing on such problems. Consequently that situation was one in which I think those concerns naturally arose, and if Parliament does bring in this amendment then that particular dimension of the problem is removed.

• 1210

Mr. Kierans: What you are saying in effect is that any user of carrier facilities will then have the right to complain to the CTC?

Mr. Gotlieb: Yes. Any user can now go to the CTC and say that a computer company—

Mr. Kierans: Or will after the bill is passed.

Mr. Gotlieb: A computer company could now go and say that the "X" communications company is preferring its own subsidiary. In respect to the second point you raised, whether Computer Sciences is under the jurisdiction, I believe the arrangements through which it is apparent that CN and CP would provide communications lines to Computer Sciences for any purpose that Computer Sciences may have, such as remote accessing, would be under the jurisdiction of the Parliament of Canada and in particular the CTC.

[Interpretation]

ils se déchargeront de leur responsabilité touchant le tarif imposé à l'utilisateur. J'aurais peut-être dû me renseigner avant mais je voudrais vous demander pourquoi les 11 sociétés d'ordinateurs s'opposeraient aussi violemment aux restrictions établies par la Commission. Pourquoi aussi, ont-ils parlé de *Computer Sciences Canada Limited*. Relèvent-ils d'une façon ou de l'autre du gouvernement fédéral?

M. Kierans: Voudriez-vous répondre, monsieur Gotlieb.

M. Gotlieb: Je pense, monsieur Skoberg que l'un des problèmes et ce n'est pas le seul qui ennuie les compagnies d'ordinateurs, c'est que les tarifs que les compagnies de télécommunications imposeraient aux compagnies d'ordinateurs pour assurer des services qui leur permettraient de fournir des données dans les régions isolées échappaient à tout contrôle. C'est pour cette raison qu'une bonne partie de leur inquiétude venait du fait qu'il n'y avait aucun corps public qui pouvait entendre les plaintes ou faire une étude publique de ces plaintes, dans une structure administrative et d'obtenir des audiences pour entendre ces plaintes si elles existaient. Je pense que ces préoccupations découlaient naturellement de la situation et si le Parlement adopte cette modification, cette dimension du problème disparaîtra.

M. Kierans: Vous dites donc que les clients auraient le droit de se plaindre à la Commission des transports?

M. Gotlieb: En ce moment, ceux qui utilisent les services peuvent se plaindre à la Commission et dire qu'une compagnie d'ordinateurs...

M. Kierans: On pourra le faire lorsque le bill sera adopté.

M. Gotlieb: Les compagnies d'ordinateurs peuvent dire que telle ou telle compagnie de télécommunications préfère sa propre filiale. Mais en ce qui concerne la deuxième question que vous avez soulevée à savoir si la «*Computer Sciences*», relève de la loi, je crois que les arrangements grâce auxquels il est évident que le NC-PC assure des lignes de communication à la «*Computer Sciences*» pour leurs propres fins comme l'accès aux régions isolées serait sous la juridiction du Parlement du Canada et particulièrement de la C.C.T.

[Texte]

Mr. Skoberg: With Computer Sciences Canada Limited being a subsidiary of Computer Sciences of Los Angeles, where do we get into this overlapping of jurisdiction?

Mr. Gotlieb: On that score, sir, I think that there are many companies in our present world that fall under the jurisdiction of more than one particular country. In this case Computer Sciences, the over-all corporation, is under United States jurisdiction, but so far as their relationship with Computer Sciences Canada—which is now majority owned by CN and CP—is concerned, their relationships with the CN and CP now fall under the jurisdiction of the CTC with regard to the powers and authority that the CTC has: regulation of rates. The American interest is a minority interest now, not a majority interest.

Mr. Kierans: Not only that but it has been incorporated in Canada as a Canadian operating company and we intend to exercise our sovereignty to the extent that Parliament will give it to us.

Mr. Skoberg: I do not think I have it still clear in my mind just why these 11 computer firms would take such great exception to CN/CP obtaining the 51 per cent of Computer Sciences. Where does Computer Sciences Canada enter into the picture in regard to the opposition expressed by these computer firms?

Mr. Gotlieb: I think the problem there was, and is, the existing law. These computer companies are using communication lines a great deal. A very substantial part of the cost of the service they provide to the public or to companies or businesses is a mix of communications costs and computer costs because they are offering remote access services. In other words, the computer will be in Winnipeg and the service will be in Regina or Vancouver.

The CN and CP, in purchasing majority control of Computer Sciences, were and are in a situation that in theory they have the right under existing law to charge one price to their own computer software company and a different price to the other 11 companies. If they were to do that, that would mean that Computer Sciences would have a market advantage because its costs would be lower. So in that kind of context one could not say that as a matter of law the parent communication company, the common carrier, could not discriminate. One could say as a matter of policy that it would not, but one could not say that it could not: it can. By passing this amendment Parliament says that if they provide a different rate to their own subsidiary to that which they offer to other companies

[Interprétation]

M. Skoberg: Si *Computer Sciences Canada Limited* est une filiale de *Computer Sciences*, de Los Angeles, pourquoi y aurait-il chevauchement de juridiction?

M. Gotlieb: A ce titre, monsieur, il y a beaucoup de sociétés au monde qui relèvent d'un ou plusieurs pays. Dans le cas présent, la société mère, *Computer Sciences* relève de la juridiction américaine, mais en ce qui concerne le rapport avec *Computer Sciences*, au Canada, qui appartient en prépondérance au CN et au CP, elle relève de la Commission des transports quant aux tarifs. L'investissement américain est maintenant minoritaire.

M. Kierans: Bien plus, elle a été incorporée au Canada comme une compagnie exerçant au Canada et nous avons l'intention d'exercer notre juridiction dans la mesure où le Parlement nous le permet.

M. Skoberg: Je ne comprends pas encore pourquoi ces onze compagnies s'objectent à ce que le CN et le CP obtiennent 51 p. 100 des actions de *Computer Sciences*? D'où vient cette opposition de *Computer Sciences*?

M. Gotlieb: Je pense que la difficulté réside dans la loi. Ces compagnies utilisent beaucoup les lignes de communication. Une grande partie du coût des services qu'ils rendent aux usagers est un alliage de service d'ordinateur et des services de communication qu'ils offrent dans les régions éloignées. Par exemple, l'ordinateur est à Winnipeg et le service se trouve à Regina, ou à Vancouver.

Le CN et le CP en achetant le contrôle des *Computer Sciences* peuvent en théorie imposer un prix d'après la loi à leur propre compagnie et un prix différent aux onze autres compagnies. S'ils faisaient cela, cela voudrait dire que *Computer Sciences* aurait un avantage parce que leur coût serait beaucoup moins élevé. Donc dans ce contexte, on ne pourrait pas dire qu'au point de vue juridique, la compagnie mère, le transporteur commun, ne pourrait pas faire de distinctions. On ne pourrait dire qu'il ne voudrait pas mais on ne pourrait dire qu'il ne pourrait pas. Il peut. En passant la modification, le parlement dit que s'ils assurent un taux différent à leur propre filiale que les charges imposées aux autres compagnies, il y aurait donc distinction injuste et cela serait défendu.

[Text]

performing similar computer programming services, then that is discrimination and they would disallow it.

Mr. Skoberg: Then who owns the controlling interest in Computer Sciences of Canada today?

Mr. Gottlieb: CN and CP—51 per cent, sir.

Mr. Kierans: The whole problem is that on the surface CN/CP could be charging exactly the same rate to Computer Sciences Ltd. as it charges to any other of its customers in this field, if it does not lose whatever customers it has to the telephone company. But the whole question of financial aid and assistance, expertise and management help and so on, and who pays for this kind of charge, would still exist. For example, if one owned a computer device, Computel for instance, and I saw some of the advertisements on the eleven o'clock financed news by CN/CP, not Computer Services Limited, one could ask himself whether the objective of the advertisement was really to sell CN/CP carrier or communication services, or really to sell the computing services of their subsidiary. I mean it is a question of the whole allocation.

• 1215

Perhaps there is nothing in it, perhaps I am looking at this with too critical or too jaundiced an eye, but there is a question there of really what they might be advertising. If you were a competitor, like Computel, you might say that there should be an allocation of that cost of advertising between CN/CP and Computer Services Limited.

Mr. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, est-ce des compagnies privées ou des compagnies publiques vous ont fait des représentations soit en faveur ou soit contre les changements proposés dans ce bill?

M. Kierans: Comme l'a souligné M. Skoberg, M. Drury, M. Pepin, M. Jamieson et moi-même, nous avons reçu une délégation des compagnies; c'est leur soumission que M. Skoberg a citée. D'autre part, nous avons discuté avec les compagnies, comme Bell Canada et en particulier, CN/CP, des incidences de leur achat de 51 p. 100 des actions de *Computer Services Limited*.

Mr. Trudel: Vous n'avez pas eu d'autres représentations massives soit en faveur ou soit contre les changements que vous nous proposez?

[Interpretation]

M. Skoberg: Qui est le propriétaire de *Computer Sciences* aujourd'hui?

M. Gottlieb: C'est CN et CP, 51 p. 100, monsieur.

M. Kierans: Officiellement, CP et CN pourraient imposer les mêmes taux à *Computer Sciences* qu'à tous les autres clients si les clients qu'il a ne vont pas à la compagnie de téléphone. Mais la question qui concerne l'expertise et l'administration, qui paie pour ce genre de taux, cela existerait toujours. Si, par exemple, si on a un ordinateur et si je voyais les annonces, par exemple, aux nouvelles de 11 heures, financées par CN et CP et non *Computer Services Limited*, on pourrait se demander si le but de l'annonce était de vendre les services de CN et CP ou de vendre les services d'ordinateur de leur filiale. Il s'agit simplement d'allocations. Peut-être que cela n'a rien à voir, peut-être que je suis trop critique. Mais peut-être qu'un concurrent, comme Computel, pourrait dire qu'il devrait y avoir une allocation du coût de cette publicité entre CP et CN et *Computer Services Limited*.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, did you receive any representations from private or public companies either for or against the changes proposed in this bill?

Mr. Kierans: As stated by Mr. Skoberg, Mr. Drury, Mr. Pepin, Mr. Jamieson and myself, we have received a delegation from the companies, and this is the submission mentioned by Mr. Skoberg. On the other hand, we had discussions with the companies such as Bell Canada and the CN-CP in particular, about their purchasing 51 per cent of the shares of *Computer Services Limited*.

Mr. Trudel: Have there been no other major representations either for or against the changes which you have proposed?

[Texte]

M. Kierans: Je vais demander à M. Bergeron de répondre plus en détail à cette question.

M. Bergeron: Dans la cas de CN/CP, nous avons eu, la semaine dernière, des rencontres avec les vice-présidents responsables de chacune de ces compagnies pour leur expliquer le bill et les raisons que nous avions de le présenter. Les compagnies ont pris connaissance des explications et nous ont fait savoir qu'elles décideraient d'elles-mêmes soit de demander d'être entendues au Comité ou soit de laisser tomber leurs propositions.

M. Trudel: A la suite de ces entrevues, monsieur Bergeron, est-ce que vous avez reçu des indications, par écrit ou autrement, de leur volonté de comparaître devant le Comité?

M. Bergeron: Nous n'avons pas reçu d'indications de leur volonté de comparaître ou non.

M. Kierans: Elles ont posé des objections et nous avons reçu, hier après-midi, un télégramme dans ce sens.

M. Bergeron: Dans lequel on nous suggère un amendement possible. Mais, on ne dit pas si la compagnie a décidé de comparaître ou non.

M. Trudel: J'ai une autre question, que M. Skoberg, d'ailleurs, a déjà soulevée. Supposons qu'on adopte les changements qui nous sont proposés, est-ce que cela faciliterait les échanges d'information qui, aujourd'hui, je crois, traversent les frontières? Si on avait les mêmes règlements qu'aux États-Unis, comme l'a souligné M. Gotlieb, est-ce que cela faciliterait alors le contrôle par la Commission canadienne des transports?

M. Bergeron: Non, je ne pense pas que cet amendement facilite ou nuise aux communications à travers les frontières. Ce n'est pas le but visé par les amendements.

M. Kierans: C'est un des problèmes que nous nous proposons d'examiner à fond.

M. Trudel: Mais ce problème sera un problème d'ensemble, quand on soumettra tout le rapport sur les communications en général et non seulement sur un point spécifique, comme celui que nous étudions présentement.

M. Kierans: C'est exact, monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais soulever un dernier point. Dans l'acquisition de certaines compagnies privées par une compagnie de la Couronne, peut-on accorder des subsides pour acheter des compagnies qui ne tombent pas sous la juridiction

[Interprétation]

Mr. Kierans: I will ask Mr. Bergeron to reply to this in greater detail.

Mr. Bergeron: In the case of the CN-CP, we had meetings last week with the vice-presidents of each of these companies to explain this bill to them and the reasons for which we are introducing it. The companies have heard these explanations and have told us that they would decide for themselves whether they wished to be heard by the Committee or to retract their proposals.

Mr. Trudel: Following these interviews, Mr. Bergeron, did you receive any indications that they wish to appear before the Committee, either in writing or otherwise?

Mr. Bergeron: We have received no indication whether they wish to appear or not.

Mr. Kierans: They have formulated objections and yesterday afternoon we received a telegram in this regard.

Mr. Bergeron: They suggest a possible amendment in the telegram, but they do not mention whether the company has decided to appear or not.

Mr. Trudel: I have another question, Mr. Chairman. Mr. Skoberg raised this point already. Supposing we adopt the changes proposed, would this facilitate exchanges of information which, today, are sent, I believe, beyond the borders? If we had the same regulations which Mr. Gotlieb mentioned exist in the United States, would this facilitate control by the Canadian Transport Commission?

Mr. Bergeron: No, I do not think this amendment will either facilitate or hamper communication across the border. This is not the purpose of the amendments.

Mr. Kierans: This is one of the problems that will be thoroughly considered.

Mr. Trudel: This will be an overall problem, when the report is submitted on communications in general and not just on one special point such as the one which we are now studying.

Mr. Kierans: That is right, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this is the last point I wish to raise. When the Crown acquires certain private companies, can subsidies be granted in order to purchase companies which do not come under the jurisdiction of Parliament? For example, if a part of the

[Text]

du Parlement? Par exemple, si on achetait une partie des communications ou une compagnie qui ne tombe pas sous la juridiction fédérale, est-ce qu'on pourrait se servir des capitaux que nous canalisons soit vers le National-Canadien ou soit vers une autre compagnie de la Couronne?

• 1220

M. Bergeron: Oui, c'est une chose possible. Mais, je crois que la loi qui éablit la Compagnie des chemins de fer Nationaux prévoit que tous les investissements des chemins de fer Nationaux doivent être approuvés par le gouverneur en conseil.

M. Kierans: Ce n'est pas le cas pour le Pacifique-Canadien.

M. Trudel: Je comprends, mais là, on entre dans des complications, parce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien travaillent en collaboration. Je sais qu'il est question de les financer de façon différente. Cela répond à mes questions, monsieur le président. Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Benjamin, you could sit down here.

Mr. Rock: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Rock, I am sorry.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I have rights as a member of Parliament, whether or not I am a member of this Committee, and I see no reason...

The Chairman: Just a minute, please, Mr. Rock. It is the custom in every committee that the members of the committee have the right to speak first. I will allow you to speak whenever your turn comes. Is that fair?

Mr. Rock: I would like to know, Mr. Chairman, when it will be my turn. I know that I put my hand up...

The Chairman: Order, please. Mr. Benjamin has the floor. If you remain, Mr. Rock, I will give you the floor.

Mr. Rock: Mr. Chairman, on a point of order. I want to know after whom it will be my turn. I know it is supposed to be after Mr. Allmand.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, at what time are we going to adjourn?

The Chairman: One o'clock, sir.

[Interpretation]

communications industry or a company which does not come under federal jurisdiction were purchased, could we use capital which we are now giving to the Canadian National or other Crown Corporations?

Mr. Bergeron: Yes, this is possible. But I think that the Canadian National Railway Company Act provides that all investments of the National Railways are to be approved by the Governor in Council.

Mr. Kierans: This is not the case for Canadian Pacific, though.

Mr. Trudel: Yes, I understand, but this is becoming more complicated because you have the Canadian National and the Canadian Pacific which work jointly. And I know that there is the question of financing them differently. This satisfies me, Mr. Chairman. Thank you.

Le président: Monsieur Benjamin, vous pourriez vous asseoir ici.

M. Rock: Monsieur le président, une motion d'ordre.

Le président: Je vous en prie, monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, j'ai les droits d'un député ici que je sois ou non membre du comité et je ne vois pas de raison...

Le président: Je vous en prie M. Rock, voulez-vous attendre un moment s'il vous plaît. Il est coutume dans les Comités que les membres du Comité parlent les premiers. Je vous permettrai de parler lorsque votre tour viendra.

M. Rock: Monsieur le président, je voudrais savoir quand se sera mon tour. Je sais que je lève la main.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. La parole est à M. Benjamin. Je vous donnerai l'occasion de parler, si vous demeurez, monsieur Rock.

M. Rock: Je voudrais savoir, monsieur le président, après qui je parlerai? Je sais que ce doit être après M. Allmand.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à quelle heure levons-nous la séance?

Le président: A une heure.

[Texte]

Mr. Rock: Then it seems that I am to be prevented from speaking here.

The Chairman: You are not being prevented. You will have...

Mr. Rock: That is a ridiculous attitude, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock, if you please. You will be the next after Mr. Benjamin. I will put your name down. It is the custom and practice of every committee for the members of the committee to have the opportunity to speak first. This is not a new rule, Mr. Rock. This has been going on...

Mr. Rock: I disagree with you, Mr. Chairman.

The Chairman: That is your privilege. Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a matter on which I would like to ask the Minister or any of his colleagues to enlarge. I take it that the amendments in this Act apply only to tolls. Are there any other regulations or provisions that will lay out the amount, kind and location of services available for the public in telecommunications?

Mr. Kierans: I think that by bringing this under the CTC the CTC itself would have to be responsible for the quality of the service provided and the tariffs that were charged.

Mr. Benjamin: Are there any sorts of general criteria, or minimal criteria, that are laid out by the CTC or by the government for the CTC?

Mr. Kierans: Perhaps I could ask Mr. Bushfield to take the microphone.

Mr. Bushfield: Services were included in the amendment to cover that very point. In other words, you could have a situation whereby the carrier would agree to charge fairly reasonable tolls and fairly reasonable tolls would be quoted; but he could, theoretically, refuse to connect those services. Therefore, the amendment covers the aspect that the services will also be connected.

This would mean that the CTC could, in fact, look at the services and see whether or not they were of a quality that would be acceptable within the terms of the industry and the standards of the trade.

Mr. Benjamin: The CTC could order the implementing of a telex or any other telecommunication service at any given location?

Mr. Bushfield: With this amendment.

[Interprétation]

M. Rock: Il semble donc que je ne pourrai parler.

Le président: Nous ne vous empêchons pas. Vous aurez...

M. Rock: Monsieur le président, c'est ridicule.

Le président: Je vous en prie M. Rock. Je vous ai dit que vous auriez la parole après M. Benjamin. Je mets votre nom. C'est la pratique au Comité que les membres du Comité ont la parole les premiers. Le règlement n'est pas nouveau, monsieur Rock. Depuis...

M. Rock: Je ne suis pas d'accord, monsieur le président.

Le président: C'est votre droit. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre ou à un de ses collègues de me donner des explications. Les modifications à la Loi ne s'appliquent qu'aux taxes je crois. Y a-t-il d'autres règlements, des dispositions qui définiraient le genre de services et les conditions de services au public dans les Télécommunications?

M. Kierans: Je pense que la Commission des transports pourrait s'occuper de la qualité des services et des tarifs.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a des critères généraux minimums établis par la Commission des transports ou par le gouvernement pour la Commission.

M. Kierans: Je pourrais demander à M. Bushfield de prendre le microphone.

M. Bushfield: Les services sont inclus dans la modification sur ce point. Par conséquent, il pourrait arriver que le transporteur serait d'accord pour demander des taxes raisonnables. Il pourrait en théorie refuser de relier ses services. Par conséquent, les services sont reliés et la modification veut dire que la Commission peut examiner le service pour voir si la qualité est acceptable d'après les normes établies dans l'industrie et le commerce.

M. Benjamin: La Commission pourrait commander l'installation de services de TELEX ou des Télécommunications n'importe où?

M. Bushfield: Avec cette modification.

[Text]

Mr. Howe: Only with the amendment.

Mr. Benjamin: This does give the authority. The Minister mentioned "a jaundiced eye" a few moments ago. I am afraid I have one that is jaundiced relative to an area a lot wider than the one he mentions. In view of the previous experience and record of the old Board of Transport Commissioners and what has happened so far with the CTC, what really is the objective, or the purpose, of the CTC, formerly the Board of Transport Commissioners? Is it to regulate the industry in the interest of the industry, or does the public have the first priority?

Mr. Kierans: I would say that the first priority, of course, is to regulate the industry in the public interest.

Mr. Benjamin: And the public interest, in your estimation, would mean the welfare and good order of the industry?

• 1225

Mr. Kierans: That is right; fair and reasonable tolls, quality of service, and so on.

Mr. Benjamin: I will not go into the details, Mr. Chairman, but does not this Committee and Parliament and the public have some reason to have a jaundiced eye in light of, for example, the experience with Bell Canada, with their violation of the regulations of the Commission in the matter of their profits, their continuing violation of the regulations and of an order of the former Board? Surely there the public interest is not served.

Mr. Kierans: The telephone companies, in this case the Bell—and I assume you are referring to the recent decision—have great difficulty, as has every corporation and indeed government, in containing their costs. Obviously, a given level of costs at a given tariff would not yield the same profits that it did three or four years ago. For this reason Bell Canada felt justified in going before the Canadian Transport Commission.

If you are implying that the decision of the Canadian Transport Commission at that time was inequitable in relation to the public, well, I do not really know. I am not going to pass any judgment on that decision. I would simply make reference here to the fact that the investing public—and I guess Bell Canada has the widest distribution of shareholders in Canada and the greatest percentage of Canadian investors—apparently did not regard the decision as being overly generous, if this is what you are suggesting.

Looking at the decline in the value of the shares at that particular time, and trying to

[Interpretation]

M. Howe: Seulement avec la modification. Cela leur donne autorité.

M. Benjamin: Le ministre a mentionné l'esprit critique. Je suis peut-être sévère dans un domaine plus vaste que celui qu'il mentionne. Étant donné les expériences préalables et l'expérience que nous avons eue et le dossier de l'ancienne Commission des transports et ce qui se passe en ce moment à la CCT, quel est le but, quels sont les objectifs de la C.C.T. Est-ce que c'est de faire des règlements pour l'industrie, dans l'intérêt de l'industrie ou est-ce que ses responsabilités sont d'abord envers le public?

M. Kierans: Je dirais que la priorité c'est de faire des règlements dans l'intérêt du public.

M. Benjamin: L'intérêt public, d'après vous, cela veut dire le bien-être et l'ordre dans l'industrie?

M. Kierans: Oui. Des tarifs raisonnables et un bon service et ainsi de suite.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne veux pas entrer dans les détails, mais est-ce que le public et ce Comité en particulier n'ont pas raison d'être sévères à cause de ce qui est arrivé à la Bell Téléphone qui semble violer le Règlement de la Commission en ce qui concerne le profit, et elle continue d'enfreindre les ordres de la Commission? Je pense que l'on ne sert pas les intérêts du public dans ces cas.

M. Kierans: Les compagnies de téléphone dans ce cas la Bell, je pense que vous voulez peut-être parler de la dernière décision rendue, comme les gouvernements, éprouvent des difficultés à contrôler les coûts. Évidemment à un niveau donné de prix, de tarifs les profits ne seraient pas les mêmes qu'il y a trois ans et pour cette raison la Bell Canada s'est sentie justifiée de se présenter devant la Commission des transports. Si vous voulez dire que la décision de la Commission des transports à ce moment-là n'a pas été juste envers le public, je ne sais pas, je ne veux pas rendre un jugement sur sa décision. Je dirais simplement que le public qui fait des placements, et je pense que les actions du Bell Téléphone sont les plus vendues au Canada ne considérerait pas la décision comme trop généreuse, si c'est ce que vous voulez laisser entendre. Si l'on considère la baisse du prix des actions à ce moment-là et si on l'attribue au déclin général du marché, ce qui était extraordinaire dans le cas d'une compagnie, je pense qu'on pourrait dire que la valeur réelle

[Texte]

separate out that part which could be attributed to a general market decline at the time and that which was extraordinary in the case of a particular firm, I think one could estimate that the actual value of all the shares of that corporation declined by approximately \$175 million as a direct result of the decision. I am not going to comment.

I would feel relieved if the House were to adopt a bill such as this, which would bring the private wire services under the Canadian Transport Commission. Because whatever may be your idea about its efficacy or otherwise, I myself would sleep better at nights knowing that at least it was under this body.

Mr. Benjamin: I do not know whether I am speaking for any other members of the Committee, Mr. Chairman, but I agree that this sort of thing should be brought under regulation. There is no argument on that score. Where my jaundiced eye comes in is that it is all very well to have this in the law, but the enforcing of the law and the carrying out and the enforcing of the regulations and orders, in my opinion, has too often been of benefit to the telecommunications or the transportation companies, with the minimal of consideration for the public.

I am anxious to hear something from you, sir, and from the government, that would cause me to have a little more confidence.

Mr. Kierans: I would much, much rather see the private wire services brought under the CTC than their being under no regulation at all.

Mr. Benjamin: Yes; this is agreed.

Mr. Kierans: This is my position. The whole purpose of what we are doing in the fifty studies that we filed as an appendix, and to which Mr. Howe referred, is to develop perhaps an alternative, perhaps the creation of a new commission—a Canadian telecommunications commission—or perhaps the placing of it under the CRTC. I do not know. These are all options which might be better, because then the CTC could say, “Look; the problems in the transportation business are so complex that we are going to have to devote almost all of our resources and will not have enough left over.” Another answer would be to give them more resources.

What you might have preferred would have been for me to bring forward a new act, but you would have murdered me in the House. Because I can tell you quite frankly that we are not prepared to bring forward a new act as of this moment.

[Interprétation]

des actions de la compagnie ont diminué d'environ 175 millions de dollars, un résultat direct de la décision. Je serais plutôt soulagé si la Chambre adoptait un bill qui aurait pour effet de mettre ses services privés sous la juridiction de la Commission parce que, pour ma part je serais beaucoup plus heureux si je savais que tout cela relève de cette Commission.

M. Benjamin: Je ne sais pas si je me fais l'écho des sentiments du Comité, mais je suis d'accord que ce genre de choses doit être contrôlé par des règlements. Voici où je serais sévère. Il faut que cela soit mentionné dans la Loi, mais lorsqu'il s'agit d'appliquer les règlements, à mon avis, trop souvent les Compagnies de télécommunications et de transport en ont profité aux dépens du public. Je serais heureux que vous me disiez, que le gouvernement me dise quelque chose qui me donnerait un peu plus de confiance.

M. Kierans: Je serais beaucoup plus heureux si les services publics relevaient de la Commission plutôt que de les laisser comme cela sans aucun règlement, sans aucun contrôle.

M. Benjamin: Oui. D'accord.

M. Kierans: Et tout l'objet de ce que nous faisons dans les cinquante études mentionnées par M. Howe, c'est peut-être d'élaborer une autre option, la création, par exemple, d'une autre Commission, dans le domaine des télécommunications ou peut-être de la placer sous la CRTC. Je ne sais pas. Ces choix seraient peut-être préférables. Peut-être parce que le CCT pourrait alors dire que les problèmes dans le domaine du transport sont tellement complexes qu'il faudrait absolument consacrer presque toutes nos ressources à cet aspect et que nous n'aurions rien de surplus. Et alors une autre réponse serait de leur donner plus de ressources. Mais je crois que vous auriez peut-être préféré que je présente une nouvelle loi mais vous m'auriez certainement eu à la Chambre car nous ne sommes pas prêts à l'heure actuelle pour vous présenter une Loi complètement nouvelle.

[Text]

• 1230

[Interpretation]

Mr. Benjamin: The whole telecommunications field is really an enlargement, in a much wider area and in a variety of ways, of what used to be just the telephone and telegraphs. We are now in a much wider area. We are bringing these under regulation.

Would the Minister agree that this whole new field and variety of telecommunications, which is an extension of what used to be just a sort of two-field operation, is still essentially of a public utility nature, such as a sewer and water system, or a highway system? And does it not logically follow that this kind of industry, which lends itself to the maximum of service and the maximizing of the public interest, would be better served by a public monopoly?

Mr. Kierans: These are the questions that we are presently exploring. You have raised a good question. I would think that is probably one of the fundamental questions at issue. I mean, there are lots of other issues, but what is going to be the impact of this whole new development of communications on you and me as individuals, on the government itself, on society and the social structures that we presently have? There are a whole host of questions involved here. Where does the Canadian government think that this communications system should go, or where ought it to go rather than let it just go?

Mr. Benjamin: I appreciate your remarks earlier about at least an orange light on the industry as a whole—"Do not push too hard and too fast, boys, until we have made up our mind how far you are going to go".

May I go back to this matter of services. In a country as large as this one and as thinly populated in a greater part of it, does the Minister envisage any requirements for minimal service in the smaller centres of Canada? I think everybody has had an experience at some time or other in trying to send a written message—you know, telephone service is just not suited—which invariably is urgent and requires expedience, something within a matter of hours, must be accomplished, and even in communities as large as 10,000 in population you cannot get it, or it is there with a Zenith telephone number.

I had occasion on August 16 to telephone one CP Zenith number and there was no answer; I telephoned another one and there was no answer; I telephoned information; I finally got a Zenith number answer at Calgary, 450 miles away, and the telegram was delivered 48 hours later. I was in a rural community at the time and I had to send a

M. Benjamin: Tout le domaine des télécommunications se trouve à élargir beaucoup plus ce qui était autrefois juste le téléphone et le télégraphe. Et maintenant un secteur beaucoup plus varié qui tombe sous ces règlements. Est-ce que le ministre dirait que ce nouveau domaine des télécommunications est une extension de tout cela? Et est-ce que cela relève effectivement des services publics, comme les grandes routes, les égouts, l'eau? Est-ce qu'il ne s'ensuit pas logiquement alors que ce genre d'industrie, qui dessert le public et ses intérêts, serait mieux servie par une société publique?

M. Kierans: C'est un des aspects que nous examinons à l'heure actuelle. C'est probablement une des questions fondamentales que nous considérons à l'heure actuelle. Il y a plusieurs autres aspects. Évidemment, quelles seront les répercussions sur les individus comme vous et moi, sur le gouvernement, sur la société. Il y a toute une gamme de questions qui se posent. Mais alors, où le gouvernement du Canada croit-il que ce système de communication devrait se diriger plutôt que de le laisser aller tout seul?

M. Benjamin: J'apprécie ce que vous avez dit plus tôt au sujet d'une mesure de prudence et de précaution pour l'Industrie dans son ensemble, mais ne nous pressez pas trop, laissez-nous le temps de voir jusqu'où vous voulez aller. Mais puis-je revenir à cette question des services dans un pays aussi vaste que le nôtre et si peu peuplé dans la plus grande partie de son étendue, est-ce que le ministre prévoit la nécessité d'un service minimum dans les petits centres du Canada? Je crois que nous avons tous déjà essayé d'envoyer un message par écrit dans un cas où un appel téléphonique n'était pas approprié, et où le message est urgent et exige que des mesures soient prises dans l'espace de quelques heures. Même dans des collectivités de 10,000 âmes, on ne peut l'obtenir, tout ce que vous pouvez faire c'est signaler l'indicatif Zenith.

J'ai déjà signalé l'indicatif Zenith sans avoir de réponse et enfin de compte, j'ai réussi à avoir une communication à 450 milles de chez moi, à Calgary alors que le télégramme a été livré 48 heures plus tard à ce moment-là, je me trouvais dans une localité rurale et je devais envoyer un télégramme. L'élimination du service du message écrit,

[Texte]

telegram. This deletion of the written message service, whether it be teletype, telex or any other variety, from the public, large sections of it in massive geographical areas, has surely not been in the public interest. Is there going to be some minimal requirement on the industry?

Mr. Kierans: That is the whole purpose of the Telecommission, that is also one of the objectives really of the satellite corporation—to make sure that the facilities are available not only for television, two languages and so on, but also for telephone communications to make this sort of thing easier eventually. That is the planning purpose of the Department. I think you have really described the substance of the reasons for the Prime Minister, before I was in the government, making the decision to create a Department of Communications—so that you could zero in on these kinds of gaps. This is precisely what we are concerned with.

Our colleague, Mr. Skoberg, referred to the submission by the 11 computer companies. I may say that one of their complaints, and we can make a copy of this available to you if you have not one, was that the carriers should concern themselves more with invest-

• 1235

ment in what is their prime function, to provide the facilities for better communications across the country, before they began to diversify, whether it be into computer services, soap operas or whatever it may be.

Mr. Benjamin: You are not prepared at this point then to express any opinion or views of your own or the government on the advisability of this whole area being under the CTC or the CRTC?

Mr. Kierans: I am very happy that it is under the CTC and I think you are too, really. I have a higher opinion of the CTC, I think, Mr. Benjamin, than you have. Perhaps I am not being fair in saying that.

Mr. Benjamin: You are right.

Mr. Kierans: All right, but let us agree on a minimal basis. The lowest common denominator is, Mr. Benjamin, that you and I agree that it is better to be there than to be nowhere—in no man's land.

Mr. Benjamin: Yes, all right. From experience and from watching him in operation it seems to me the CRTC has placed much more emphasis on the public interest than the CTC has and has placed less emphasis on the interest of the people who appear before it for privileges.

[Interprétation]

que ce soit le télétype, le Télec ou tout autre genre de service, n'a certainement pas servi l'intérêt du public. Est-ce qu'il y aura des demandes minimums pour le service?

M. Kierans: Voilà la raison d'être de la Télécommission... c'est aussi l'objectif de la société de communication par satellites de s'assurer que ces services soient disponibles non seulement pour la télévision bilingue et autre mais aussi pour les communications par téléphone. Cela fait partie de la planification du ministère. Je crois que vous avez donné les principales raisons au Premier ministre, avant que je fasse partie du gouvernement, pour la création du ministère des communications en vue de faciliter justement le règlement de ces problèmes. C'est justement de cela que nous nous occupons. Notre collègue M. Skoberg se reporte aux instances formulées par les onze sociétés d'ordinateurs. Nous pourrions peut-être vous donner une copie si vous n'en avez pas. Mais une des 12 plaintes formulées c'est justement que le transporteur devrait se préoccuper beaucoup plus de placements, ce qui constitue leur première fonction,

soit d'assurer de meilleures communications par tout le pays avant de commencer à diversifier que ce soit dans les ordinateurs ou autre chose.

M. Benjamin: A l'heure actuelle, vous n'êtes pas en mesure de donner un point de vue, soit personnel ou soit celui du gouvernement quant à l'opportunité de faire relever la chose de la CCT ou de la CRTC?

M. Kierans: Je suis très heureux que cela relève de la CCT et je crois que vous l'êtes aussi. En fait, j'ai une meilleure opinion de la CCT que vous n'avez, monsieur Benjamin. Je ne suis peut-être pas juste en disant cela?

M. Benjamin: Vous avez raison.

M. Kierans: Très bien, mais soyons d'accord au moins sur un point. Nous sommes d'accord pour dire que c'est mieux de relever de la CCT que de ne relever de personne, que d'être vis-à-vis de rien, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Très bien. D'après mon expérience, et après avoir surveillé son fonctionnement, j'ai l'impression que la CCT attache beaucoup plus d'importance à l'intérêt public que la CRTC et beaucoup moins à ceux qui comparaissent devant la commission.

[Text]

Mr. Kierans: But the CTC already have their responsibilities in this area, so in effect we make more comprehensive their responsibilities rather than deciding that the CTC should rest with the tolls and tariffs on the carriers. This aspect of it cannot be separated out. I think we are all agreed that it all has to go somewhere. Private wire services cannot go to the CRTC just by itself because both of them would be operating completely distinct and virtually in a vacuum.

Mr. Benjamin: That is all I have at the moment.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Kierans, was there any consultation, if I can use that word, with the CP or CN before this bill was introduced by you?

Mr. Kierans: As I have already said, Mr. Rock, we had them up very shortly after the original Governor in Council order was enacted and explained to them our misgivings about this. We talked to them, I remember suggesting to them very clearly in front of my colleagues that I felt that for the time being they should go slow in the expansion of activities in the computer services field until such time as the government was able to indicate the measures which it wanted to take and the policies which it wanted to introduce. This was quite clear, and that is months ago.

Mr. Rock: After listening to Mr. Howe's questioning earlier and the answers the Chairman gave about the CP and the CN being represented here, I just want to clarify one thing. The representatives of CP and CN who are here usually are present at all transportation meetings and they have no right to appear here as witnesses. They are just here as observers. I would like to know whether the CP and CN are being prevented from coming here or whether they will be invited to appear as witnesses. I believe this legislation does affect the CPR and CNR more than it does any other company in Canada.

The Chairman: May I clarify this for you?

Mr. Rock: Yes.

The Chairman: I had a call yesterday from the CPR asking if they could send a representative from the CPR here today and that if there was something they would like to ask us or tell us they asked that we postpone this meeting so they could come back with a memorandum of explanation for the Commit-

[Interpretation]

M. Kierans: Oui, mais la CCT a déjà une certaine responsabilité dans ce secteur et alors, nous englobons un peu plus dans ce domaine de responsabilités plutôt que de dire que la société se contente justement des tarifs des transporteurs. Il est impossible de faire la distinction. Les services de ligne privée ne peuvent relever de la CRTC seule car les deux fonctionneraient séparément et comme dans le vide.

M. Benjamin: C'est tout pour le moment.

Le président: M. Rock.

M. Rock: Monsieur Kierans, est-ce qu'il y a eu des consultations avec le CP ou le CN avant la présentation de ce bill?

M. Kierans: Comme je l'ai déjà dit, nous en avons eu immédiatement après le décret ministériel original et nous avons expliqué le raisonnement que nous avions eu à cet égard. Je me souviens très bien de leur avoir suggéré devant mes collègues, qu'à mon avis, pour le moment, on devait procéder lentement dans le développement de l'activité dans le domaine des ordinateurs jusqu'au moment où le gouvernement pourrait indiquer quelles seraient les mesures à prendre et quelle serait la politique qu'elle présenterait à cet égard. Je crois que c'était très clair et il y a des mois de cela.

M. Rock: Oui. Il semble qu'après avoir entendu la question de M. Howe, et les réponses du président au sujet du CN et du CP qui seraient représentés ici, je voudrais éclaircir une chose. Les représentants du CN et CP qui sont ici et qui viennent d'habitude, assistent habituellement à toutes les réunions du comité des Transports et par conséquent, n'ont pas le droit de comparaître à titre de témoins. Ils sont ici à titre d'observateurs. Ce que je voudrais savoir c'est, si le CN et le CP ont le droit de venir ici ou est-ce qu'on va les inviter à comparaître devant le comité à titre de témoin, car cette mesure législative concerne le CN et le CP beaucoup plus que n'importe quelle autre compagnie au Canada.

Le président: Puis-je éclaircir la question pour vous?

M. Rock: Oui.

Le président: J'ai reçu un téléphone hier du Pacifique Canadien qui m'a demandé s'ils pouvaient envoyer un représentant ici aujourd'hui car ils avaient des questions à poser, ou des choses à nous communiquer et ils nous ont demandé de différer la réunion afin qu'ils puissent revenir avec un mémoire à l'inten-

[Texte]

tee. I have told them that they are welcome any time to come here and to sit down and listen.

Mr. Rock: Yes, but did you tell them that if they did want to make representations you would postpone this hearing until they were ready?

The Chairman: You will get the same answer that I gave Mr. Howe, that it would be up to the Committee to decide if those people should be heard. I am only the Chairman, you people are here to decide, and if you feel that those people should be heard, then I have no objection at all.

Mr. Rock: Mr. Chairman, the reason I ask is that when you did reply in the way you did you said there were representatives here presently.

• 1240

The Chairman: They are here now.

Mr. Rock: But they are not actual witnesses. This is what I wanted to clarify.

The Chairman: They are not called as witnesses.

Mr. Rock: Yes. That is all.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, most of my queries have been answered, but there are two or three things I did want to know.

You were saying, Mr. Kierans, that this amendment relates to tolls and yet there is reference made to the possibility of vertical integration becoming a problem with regard to competition within the field of communications. Does this mean then that if this amendment is passed the CTC will then have some powers with regard to the approval of the corporate structure of the various communication companies.

Mr. Kierans: I will ask Mr. Gotlieb to answer. I would think that the answer to that is no.

Mr. Gotlieb: The Telecommission is looking into some of these problems of vertical and horizontal integration but, in this particular context, I think the impact of the legislation will be that the CTC will be able to examine the provision of services and tolls from a parent to its subsidiary point of view if they otherwise fall within the general scope of the legislation. But they would not become involved in general questions of monopoly versus whether there should be integration or

[Interprétation]

tion du comité. Je leur ai répondu qu'ils étaient tout à fait les bienvenus s'ils voulaient venir écouter ce qui se passait.

M. Rock: Oui, mais leur avez vous dit que s'ils veulent faire des représentations vous retarderiez cette réunion jusqu'à ce qu'ils soient prêts?

Le président: Je vous répondrai la même chose qu'à M. Howe, qu'il appartient au Comité de décider si ces gens peuvent être entendus. Je ne suis que le président, c'est aux membres du comité de décider si oui ou non ces gens doivent comparaître. Je n'ai aucune objection.

M. Rock: Monsieur le président, la raison pour laquelle je pose la question c'est que quand vous avez donné la réponse, vous avez dit qu'il y avait des représentants ici à l'heure actuelle.

Le président: Oui, il y en a.

M. Rock: Oui, mais ils ne sont pas ici à titre de témoins. C'est ce que je voulais éclaircir.

Le président: Ils ne sont pas ici à titre de témoins.

M. Rock: Oui, c'est tout.

Le président: M. Pringle.

M. Pringle: Monsieur le président, la plupart de mes questions ont déjà reçu réponse mais il y a encore deux ou trois choses que je désire savoir. Vous avez mentionné, monsieur le ministre, que cet amendement se rapporte plutôt aux tarifs et on a mentionné la possibilité qu'une intégration verticale deviendrait un problème de concurrence dans le domaine des communications. Est-ce que cela veut dire alors que si on adopte cet amendement, la CCT aurait certains pouvoirs au sujet de l'approbation, de la structure administrative des diverses compagnies de communication?

M. Kierans: Je demanderais à M. Gotlieb de répondre, même si je crois que la réponse est négative. M. Gotlieb.

M. Gotlieb: Pour ce qui est de l'intégration verticale et horizontale, la télécommission est à examiner cet aspect particulier, mais je crois que dans le contexte actuel, le résultat de cette mesure législative c'est que la CCT pourra examiner les services et les taux à partir d'une société mère jusqu'à sa filiale en vue de voir si cela relève de la mesure législative. Ils ne pourront pas s'intéresser aux questions générales de monopole ni décider s'il devrait y avoir intégration ou non. Il s'agit

[Text]

should not be integration. These are broader questions which would involve government policy as a whole.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. I am concerned how you would be able to control arrangements made between parent companies and subsidiaries unless you did have the authority to regulate their corporate structures. Then you would be getting into the details of intercompany relations. For instance, you say that this will be under CTC and not under CRTC. Well, CRTC actually does at the present time regulate corporate structures to a degree. I mean they approve them all. They can disapprove or they can approve, and they can agree or disagree with regard to even the changes of shares between shareholders within a particular company. I am just wondering how you feel that with this amendment you would be in a position of being able to do this with regard to the toll structure. I am quite in agreement with your remarks but I am concerned whether this particular amendment is broad enough to take care of it.

Mr. Gotlieb: I would think, sir, that the CTC would have the power to investigate if there were complaints about the tariffs, or if there were some grounds for users to feel that the tariffs were unreasonable they would have the ability to look at all the elements that have gone into the cost together with the ways in which those cost things have been arrived at and determine whether or not, for example, if costs are not properly allocated because of some other way in which they are covered in the corporate structure, or hidden, or packaged. I think they would have the power to examine to what extent the corporate interrelationships involved had impact on the way that the costs of these services are determined, and from this standpoint could take into consideration and go behind the corporate structures, but they would not themselves be involved in the policy question of whether or not a particular company can go into a different kind of service, unless that is laid down elsewhere in the Act.

Mr. Kierans: I think, Mr. Pringle, you are raising the larger question also of ownership and whether ownership can change and so on. That does not really concern us at the moment and the CTC has not really developed a policy—whether it has the power or not, I do not know—to the same extent that CRTC has. But the CTC did demand of the telephone company that they separate out their costs and revenues and show a clearer allocation of them.

[Interpretation]

là de questions encore plus vastes qui concernent la politique gouvernementale dans son ensemble.

M. Pringle: Ce qui me préoccupe le plus, monsieur le président, c'est de savoir comment vous pourriez contrôler les tarifs ou les dispositions prises entre les filiales et les sociétés mères, à moins d'avoir l'autorité de réglementer la structure. Alors vous entrez dans les détails administratifs des relations entre les compagnies. A titre d'exemple, vous dites que nous relevons de la CTC et non pas de la CRTC. Je veux dire qu'ils les approuvent tous. Ils peuvent approuver ou désapprouver, être d'accord ou n'être pas d'accord à l'égard d'échanges d'actions entre les actionnaires à l'intérieur même d'une société. Je me demande, tout simplement, comment vous croyez que, grâce à cet amendement, vous seriez en mesure de la faire à l'égard de la structure paritaire. Je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez dit, mais je me demande si l'amendement est assez vaste pour couvrir la situation?

M. Gotlieb: Je crois que la CTC aurait l'autorité de faire enquête s'il y avait des plaintes ou si on croyait que le tarif était déraisonnable, la CTC pourrait alors examiner tous les éléments, tous les aspects du coût en vue de déterminer comment on en est arrivé au coût et pour voir si les frais sont partagés équitablement. Mais quant à la structure administrative, je crois que la CTC aurait le pouvoir d'examiner jusqu'à quel point l'interrelation des filiales peut avoir une influence sur la façon de déterminer le coût de ces services. Par conséquent, elle pourrait même aller derrière la structure administrative des filiales sans se préoccuper de savoir si la compagnie peut se diversifier dans un autre domaine, à moins que la chose ne soit stipulée ailleurs dans la loi.

M. Kierans: Je crois que vous soulevez aussi la question plus vaste de la propriété, c'est-à-dire savoir si la propriété peut changer de main. Cela ne nous préoccupe pas tellement à l'heure actuelle. La CTC n'a pas formulé de politique là-dessus et je ne sais pas si la CCT a l'autorité de la faire ou non, ou si elle a la même autorité sur ce point que la CRTC. La CTC a exigé de la compagnie de téléphone qu'elle fasse la distinction de ses frais et de ses revenus et en fasse une meilleure répartition.

[Texte]

Since we are bringing the private wire services under the CTC they can now make the same request—it is within their powers—for the distribution of costs as between the subsidiary and the parent company here.

• 1245

But the larger questions that you have raised really relate to the broader over-all objectives of the study itself.

Mr. Pringle: You mentioned that you are not yet prepared to bring in an act.

Mr. Kierans: No.

Mr. Pringle: This amendment is an interim arrangement...

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Pringle: ...and maybe sometime in the not too distant future we might be confronted with a complete new act.

Mr. Kierans: We hope to have this next fall.

Mr. Pringle: Yes. I have one short question for my own information. You mentioned that Bell Canada, CN/CP Telecommunications and the B.C. Telephone Company come under federal jurisdiction. Does B.C. Telephone operate outside British Columbia?

Mr. Kierans: No; but their original charter was a Canadian one.

Mr. Pringle: So it is a federal charter then, and that is the reason.

Mr. Kierans: Yes. There is another corporation of course, the new one that we have just created in Parliament, the Telesat Corporation, which comes under this control.

Mr. Pringle: Then Alberta Government Telephones are not under federal jurisdiction.

Mr. Kierans: They are under their own regulatory commission.

Mr. Pringle: Is it correct that the Alberta Government Telephones will not necessarily come under the jurisdiction of this amendment but the B.C. Telephone Company would?

Mr. Kierans: That is right.

[Interprétation]

Et maintenant, comme les services de lignes privées, relèvent de la CCT ils pourront alors formuler les mêmes demandes en ce qui concerne la répartition des frais, comme ici entre la société mère et la filiale. Mais la question plus vaste ou plus générale que vous avez soulevée relève vraiment des objectifs plus vastes de l'étude que nous allons faire.

M. Pringle: Alors, vous n'êtes pas encore en mesure de nous présenter une loi?

M. Kierans: Non.

M. Pringle: Cet amendement est une mesure intérimaire?

M. Kierans: Oui.

M. Pringle: Alors, d'ici quelque temps, nous pourrions peut-être avoir une loi entièrement nouvelle?

M. Kierans: Nous espérons l'avoir l'automne prochain.

M. Pringle: Une petite question maintenant qui traite de renseignements personnels. Vous avez mentionné qu'à la compagnie de téléphone Bell, les télécommunications CN/CP et la BC Telephone Co. relèvent de la compétence fédérale. Est-ce que la compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique fonctionne à l'extérieur de cette province?

M. Kierans: Non, mais leur charte originale est canadienne.

M. Pringle: Alors c'est une charte fédérale et c'est la raison pour laquelle elle peut fonctionner à l'extérieur?

M. Kierans: Oui. Il y a une autre société aussi qui vient d'être créée au Parlement, la Télésat Canada et qui relève de la compétence fédérale.

M. Pringle: Et alors, la Alberta Government Telephone ne relève pas de la compétence fédérale?

M. Kierans: Cette compagnie a sa propre commission.

M. Pringle: Est-ce exact que la Alberta Government Telephone ne relèvera pas de cet amendement, mais que la B.C. Telephone en relèvera?

M. Kierans: C'est exact.

[Text]

Mr. Benjamin: Then Alberta, Saskatchewan and Manitoba, for example, would only be involved in the sharing of interprovincial charges—their share of these on lines running through their provinces. They would not be concerned before the Board with tolls; the only way they enter into it is in the share of the tolls that they get. Would that be so?

Mr. Gotlieb: As you know, the federal regulation is very complicated and the companies that are regulated are those that are federally incorporated. As a result, some of the tolls come under the CTC jurisdiction but not all long distance tolls. I believe the situation would be that tolls between two of the provincial Crown companies probably would not come under the CTC. But that is because of the way the existing legislation is structured. It is not necessarily because of the nature of federal or provincial jurisdiction but simply the way the company's legislation has been structured.

Mr. Benjamin: Then any interprovincial traffic which would normally be under federal jurisdiction in this case does not apply?

Mr. Gotlieb: I am sorry, sir, but I did not hear your question.

Mr. Benjamin: Any interprovincial traffic, in communications, for example between Alberta and Saskatchewan, which would normally be federal jurisdiction, does not apply in this case because of the way they are incorporated? Is that right?

Mr. Gotlieb: Unless it were CN/CP operated.

Mr. Benjamin: No, I am referring to government telephone...

Mr. Gotlieb: That is correct.

Mr. Skoberg: Just to follow that up, Mr. Kierans, then we could have a real hodge-podge of interprovincial companies set up, with no jurisdiction whatsoever so far as...

Mr. Kierans: I think, sir, if there was an attempt to evade or to create structures which would defeat federal jurisdiction here, this would be a situation that parliament could be seized of. I do not think that there is any element of that in the present situation. The rather patchwork nature of the regulation is the result simply of a lack, I think, primarily of an over-all review of the total situation over the years. It has just grown up that way and on the whole it works. But if there were attempts to evade or defeat federal jurisdiction in an area of this sort there

[Interpretation]

M. Benjamin: Alors l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba ne partageraient que les frais interprovinciaux, les actions des lignes qui fonctionnent dans leurs provinces. Est-ce bien cela?

M. Gotlieb: Comme vous le savez, les règlements fédéraux sont très complexes et les compagnies qui sont réglementées sont celles qui ont une charte fédérale. Par conséquent, certains des tarifs interurbains relèvent de la CCT mais non pas tous les tarifs d'appels interurbains. Par conséquent, les tarifs entre deux sociétés provinciales de la Couronne ne relèveraient probablement pas de la CCT, mais c'est en raison de la législation actuelle. Ce n'est pas nécessairement en raison du caractère fédéral ou provincial de la compétence, mais plutôt de la façon qu'on a structuré l'administration de la compagnie.

M. Benjamin: Alors, tout trafic interprovincial qui normalement relèverait de la compétence fédérale dans ce cas-ci ne s'appliquerait pas?

M. Gotlieb: Je m'excuse, mais je n'ai pas entendu la question.

M. Benjamin: Tout trafic interprovincial de communication entre l'Alberta et la Saskatchewan qui normalement relèverait de la compétence fédérale ne s'applique pas dans le cas actuel? Est-ce exact?

M. Gotlieb: A moins qu'il s'agisse du trafic du CN-CP.

M. Benjamin: Non, je parle du téléphone du Gouvernement.

M. Gotlieb: Oui, c'est exact.

M. Skoberg: Une question supplémentaire. Alors nous pourrions avoir un méli-mélo de compagnies inter-provinciales qui ne relèveraient de personne...

M. Kierans: Je crois que si l'on tentait d'établir des structures qui défieraient la compétence fédérale ce serait une situation qui devrait être réglée par le Parlement. Je ne crois pas que nous trouvions dans la présente situation un élément de ce genre. Nous essayons de remédier à la situation parce qu'il n'y a pas eu une révision complète au cours des années. Et alors, si on tentait d'éliminer la compétence fédérale dans ce domaine, évidemment, ce serait une cause d'alarme qui exigerait des mesures de la part du Parlement.

[Texte]

would be obviously cause for concern and probably action by parliament.

Mr. Skoberg: I am sure that what you said a moment ago about the complication of regulations is really the understatement of the year, when you start looking at what we have now. I am wondering, Mr. Minister, whether you or the computer services people that submitted the amendment would be willing to make such amendment available to this Committee so that we could see just what type of change they believe should be in the Bill?

Mr. Kierans: CP/CN?

Mr. Skoberg: I understand that computer firms made a suggestion or amendment. I may have misunderstood.

Mr. Kierans: No, no. It was CP/CN that suggested a possible amendment but whether they still feel, in the light of the discussion, that they would want to propose it, we do not know. I imagine the Committee, perhaps through its Chairman, will find that out later today.

Mr. Skoberg: I do not want to get hung up on this representation part but it would appear to me that if CN/CP Telecommunications are interested in appearing or would like to make some representation then the same privilege should be accorded computer firms.

Mr. Kierans: Well, I would think that the computer firms, Mr. Skoberg, are quite pleased with this amendment I think this amendment has resolved a great many of their fears.

Mr. Skoberg: Under these conditions.

Mr. Kierans: Yes. They too apparently believe in the CTC.

Mr. Skoberg: Getting back to the CTC, realizing cut-backs that have been advocated by the various departments, does the CTC now have adequate staff to properly police and control and supervise this added responsibility once this Bill is passed?

Mr. Kierans: I would think so. We have explained to them for some months that this is what we wanted to do and, while they gasped a little bit, they are quite willing to accept the responsibility, but again they realize that it is on an interim basis and they will accept the responsibility for that period of time.

Mr. Skoberg: We do not want a last gasp of breath and no regulations and this is why I

[Interprétation]

M. Skoberg: Je suis sûr que ce que vous avez dit au sujet de la complexité des règlements est vraiment la sous-estimation de l'année quand nous considérons la situation actuelle. Je me demande, monsieur le ministre, s'il serait possible que les gens des services d'ordinateurs qui ont présenté l'amendement, pourraient nous fournir des copies de cet amendement afin que nous puissions voir quel genre de changement ces gens veulent apporter à la loi?

M. Kierans: CP-CN?

M. Skoberg: Si j'ai bien compris, des compagnies d'ordinateurs ont formulé un amendement.

M. Kierans: Non. C'est le CN-CP qui avait formulé un amendement possible, mais, je ne sais pas si, à l'heure actuelle, à la lumière de la discussion, on voudrait encore le présenter. J'imagine que le Comité, par l'entremise du président, pourrait peut-être le savoir un peu plus tard aujourd'hui.

M. Skoberg: Je ne veux pas insister sur les instances, mais il me semble que si le CN-CP s'intéresse à comparaître ou à formuler des instances, les services d'ordinateurs devraient jouir du même privilège.

M. Kierans: Je crois que les sociétés sont très heureuses de cet amendement, car cela règle plusieurs de leurs craintes.

M. Skoberg: Dans ces conditions.

M. Kierans: Oui, eux aussi croient à la CCT.

M. Skoberg: Et alors pour en revenir à la CCT, vu les réductions préconisées par les divers ministères, est-ce que la CCT a suffisamment de personnel pour pouvoir surveiller adéquatement, pour endosser ce surplus de responsabilité une fois l'amendement adopté?

M. Kierans: Je le crois, oui. Nous leur avons expliqué depuis quelques mois que c'est ce que nous voulons faire, même si la société a été plutôt surprise, elle est tout à fait disposée à accepter cette responsabilité. Encore une fois, elle comprend que c'est une mesure intérimaire et elle acceptera la responsabilité pour cette période de temps.

M. Skoberg: Nous ne voulons pas un dernier souffle sans règlement et voilà pourquoi

[Text]

wondered whether or not you had had real consultation with them in all sincerity to see whether or not they can adequately handle the job.

Mr. Kierans: They have accepted the responsibility for the interim period that we have suggested.

The Chairman: Mr. Benjamin, do you have another question?

Mr. Benjamin: There is one point that I would like to clarify, Mr. Chairman. To refresh my memory, on what date did you become Minister of Communications?

Mr. Kierans: That would have been the date that the bill was passed. I was named Postmaster General last July which was, I guess July 6 or 8, 1968 or whatever it was. Then I became Minister of Communications effective after the passage of the Government Reorganization Bill.

Mr. Benjamin: That was in April of this year. Well, I was a little taken aback when you said that you were not present when this Order in Council was passed.

Mr. Kierans: If I remember correctly I happened to be in Nanaimo making a speech on NATO at the time.

Mr. Benjamin: Well, I just hope there is not the slightest chance or danger here that you or anyone in the Cabinet connected with this telecommunications area was bypassed or ignored.

Mr. Kierans: No, not at all.

The Chairman: Does that complete your questions, Mr. Benjamin? Before we start clause by clause discussion, as it is almost one o'clock I think we should adjourn until 3.30 p.m. Mr. Howe, do you have another question? I am sorry.

Mr. Howe: I just have a couple of short questions.

The Chairman: That is fine.

Mr. Howe: I sometimes do wonder that there is not a bit of complication as there has been in the radio and the TV business between the Department of Transport and the radio communications. Why was this not put under the CRTC in the first place? Would they not be more likely to have the personnel to police this type of operation and legislation than the CTC?

Mr. Kierans: Well, I think...

[Interpretation]

je me demandais si vous les avez consultés pour savoir s'ils peuvent vraiment assumer cette responsabilité.

M. Kierans: Ils ont accepté la responsabilité pour la période intérimaire que nous avons mentionnée.

Le président: Monsieur Benjamin, avez-vous une autre question?

M. Benjamin: Il y a un point que je voudrais éclaircir. Rafraîchissez ma mémoire un peu, à quelle date êtes-vous devenu ministre des Communications à compter de l'adoption de la Loi sur la réorganisation gouvernementale.

M. Kierans: Ce serait la date à laquelle la Loi a été adoptée, j'ai été nommé Ministre des Postes en juillet 1968; le 6 ou le 8 juillet 1968 ou à peu près. Ensuite je suis devenu ministre des Communications à compter de l'adoption de la Loi sur la réorganisation gouvernementale.

M. Benjamin: En avril de cette année? Cela m'a un peu surpris lorsque vous avez affirmé que vous n'étiez pas présent lors de l'adoption du décret ministériel.

M. Kierans: Si je me souviens bien, j'étais à Nanaimo où j'ai prononcé un discours sur l'OTAN.

M. Benjamin: J'espère qu'il n'y a aucune possibilité que vous ou quelqu'autre ministre du Cabinet qui s'occupe des télécommunications ait été mis de côté?

M. Kierans: Aucunement.

Le président: Avez-vous terminé vos questions? Avant de discuter article par article, il est presque une heure, je crois que nous devrions peut-être lever la séance. Monsieur Howe avez-vous une autre question à poser?

M. Howe: J'ai quelques petites questions, oui.

Le président: Très bien.

M. Howe: Je me demande s'il n'y a pas certaines complications comme il y en a eues à propos de la CRTC, entre le ministère des Transports et les communications, etc. Pourquoi n'a-t-on pas fait relever cette question de la CRTC dès le début? Est-ce qu'ils n'ont pas justement la compétence voulue pour cette mesure législative beaucoup plus que la CCT?

M. Kierans: Bien, je pense...

[Texte]

Mr. Howe: If the CTC now builds up a staff to police this there will be a duplication there, will there not?

Mr. Kierans: We are really concerned with the physical facilities. It is the old "McLuhanesque" distinction between the medium and the method. The CRTC is primarily concerned with the messages, with the broadcasting function, and so on. The whole development of an industry—its investment, its tariffs, its costs, its structures and so on—would be completely apart, or has been apart from that. Now, it could go in as you suggest but this demands a very careful study of all of the implications.

The basic problem that we have here, Mr. Howe, is that the references, the acts passed by previous parliaments that we can use as authority, are old acts like railway acts and shipping acts, and they were all by-products or included in some act or other. This is why one of the major functions of communications is to determine an over-all rationale for a distinct communications policy because it will

• 1255

come to be the most important thing, as Mr. Benjamin and others have suggested here.

The problem of communications is really as vital today as transportation was 100 years ago; to bring this in and to be able to look forward and to plan, not always to be catching up with the developments that are taking place in technology and adjusting to them; recognizing "faits accomplis" which, in all good faith, have been created by firms acting according to their own best interests with no one from government to guide them or suggest that the interests of the government as a whole might be in other directions. Nobody is criticizing or blaming them at all.

Mr. Howe: In reply to one of the questions, you intimated that one of your officials is going out to Alberta or Saskatchewan, or some other place, to discuss some phase. I was rather interested in this Telecommission. You have a lot of people represented but I do not see any indication that there might be some discussion with provincial governments.

Mr. Kierans: Oh, yes; Mr. Gotlieb and Mr. Bergeron are going out late this afternoon—how many provinces are you going to this afternoon?

Mr. Gotlieb: Alberta and Saskatchewan.

Mr. Kierans: Alberta and Saskatchewan. They have already been in New Brunswick

[Interprétation]

M. Howe: Si la CCT établit un personnel pour administrer cette mesure est-ce qu'il n'y aurait pas chevauchement?

M. Kierans: Ce qui nous préoccupe toujours à l'heure actuelle, c'est la distinction entre les méthodes et l'administration. La CRTC s'occupe surtout des messages, de la radiodiffusion etc. Les tarifs, la structure, le coût etc., les frais, cela est tout à fait distinct, ou a déjà été distinct. Cela exigerait une étude très complète de toutes les implications. Le problème fondamental que nous avons à l'heure actuelle, monsieur Howe, c'est que la mention et les lois adoptées par des parlements antérieurs relèvent de lois comme la Loi sur les chemins de fer ou la Loi sur la Marine marchande. C'est la raison pour laquelle une des fonctions principales des communications c'est d'essayer de déterminer la raison d'être pour une politique nationale des communications car c'est une question, c'est la question la plus importante.

Le problème des communications est aussi vital aujourd'hui que les transports l'étaient il y a cent ans. Et maintenant pouvoir faire des projets pour l'avenir et non pas être toujours en arrière et essayer de rattraper la technique et s'accommoder justement aux faits accomplis, qui de toute bonne foi ont été créés par des sociétés qui agissaient dans leurs propres intérêts sans avoir personne du gouvernement qui les guidait ou qui leur laissait savoir que les intérêts du gouvernement étaient différents. Personne ne les critique ou ne les blâme.

M. Howe: En réponse à une question qui a été posée vous avez laissé entendre que l'un de vos fonctionnaires se rendrait en Alberta ou en Saskatchewan pour discuter certains aspects. Ce qui m'a intéressé c'est cette question de la télécommission. Vous avez plusieurs représentants mais je ne vois aucun indice qu'il y aurait des discussions avec les gouvernements provinciaux?

M. Kierans: Ah oui. M. Gotlieb et M. Bergeron doivent partir cet après-midi. Combien de provinces allez-vous visiter?

M. Gotlieb: Deux, l'Alberta et la Saskatchewan.

M. Kierans: Ils sont déjà allés au Nouveau-Brunswick et au Québec. M. Bergeron est allé

[Text]

and Quebec. I think Mr. Bergeron has been in Quebec. They are taking these three days at a time.

Mr. Howe: Well, as I say, the list of people that are involved does not say anything about the provincial governments, and I just wondered if....

Mr. Gotlieb: They come in in various ways, sir. For example, the Trans-Canada Telephone System does involve some of the provincial agencies. The Prairie Provinces is a case in point. There is a multiplicity of ways in which we are trying to work with the provinces, and one of them is through the ing and through correspondence, and general-intermediary of the Trans-Canada Telephone System itself. Another method is direct dealing trying to keep as closely in touch as possible.

Mr. Kierans: Mr. Bergeron has just reminded me that I have also written to all the premiers of all the provinces and that I have been in contact with a great many of the ministers. I recall particularly within recent days receiving a first class submission from Mr. Reiersen, the minister in Alberta.

Now, concerning the purpose of Mr. Bergeron's and Mr. Gotlieb's going out, quite frankly, we cannot have a national communications policy without the co-operation of all of the provinces. We meant to explain to them what the beginnings of our thoughts are on this, to ask them for their ideas, and to tell them, "Look, any kind of input that you can make, we beg you to make it".

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would like to ask a question about the participants in telecommunications. I noticed that the Department of Transport is not on there, and if you are concerned about the Prairie Provinces in particular the Department of Agriculture is one that I would presume you would be consulting.

Mr. Gotlieb: Yes, they are both on the interdepartmental committee. If their names do not appear there, it is because their names were added since that list was drawn up. I am sorry about that. Both of them are on our interdepartmental co-ordination committee and are participating in the work of it. It is absolutely true that they have a vital interest here.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: On a point of procedure, Mr. Chairman, you said we would adjourn now

[Interpretation]

au Québec je crois, ils prennent trois jours à la fois.

M. Howe: Mais dans la liste de gens qui sont concernés il n'y en a pas des gouvernements provinciaux...

M. Gotlieb: Ils viennent de plusieurs endroits. Le *Trans-Canada Telephone System*, par exemple, comprend certains organismes provinciaux. De même les provinces des Prairies. Il y a toute une gamme de moyens par lesquels nous pouvons travailler de concert avec les provinces et l'une de ces méthodes c'est par la *Trans-Canada Telephone System*, elle-même. Un autre moyen c'est en traitant directement et par correspondance et en général essayant de garder des communications très étroites.

M. Kierans: J'ai aussi écrit à tous les premiers ministres de toutes les provinces, j'ai été en contact avec un grand nombre de ministres, je me rappelle tout particulièrement avoir reçu un mémoire de M. Reiersen, le ministre de l'Alberta.

A propos de l'objet de la visite de M. Gotlieb et de M. Bergeron, très franchement, nous ne pouvons avoir une politique nationale de communications sans avoir la collaboration de toutes les provinces. Nous voulons leur expliquer ce que nous pensons, leur demander leurs idées pour que nous puissions leur dire: «tout ce que vous pourriez contribuer nous vous prions de la faire.»

M. Howe: Merci beaucoup.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: J'aimerais bien poser une question au sujet des participants des télécommunications. Le ministère des Transports ne se trouve pas ici non plus et si vous vous préoccupez des provinces des Prairies, le ministère de l'Agriculture, je présume, serait l'un des ministères que vous devrez consulter.

M. Gotlieb: Ils font tous les deux partie d'un Comité interministériel et si leur nom ne paraît pas sur la liste c'est probablement parce qu'ils ont été ajoutés après que la liste a été rédigée. Les deux se trouvent justement à faire partie de notre Comité de coordination interministériel. Ils sont certainement d'un intérêt vital.

Le président: M. Allmand.

M. Allmand: Une question de procédure, monsieur le président, vous avez dit que nous

[Texte]

and return to clause by clause study this afternoon. Is it wise for us to go into clause by clause study until we know whether the CNR and CPR people who are here this morning—as observers, I presume—want to be heard?

The Chairman: You will know that at 3.30 p.m., Mr. Allmand. I am going to speak to you as soon as we adjourn and this afternoon I will let you know what their views are.

Mr. Allmand: Very good.

The Chairman: Fine; we will adjourn until 3.30 p.m. this afternoon. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Gentlemen, we have eight members present. I think we could carry on a discussion but we will have to wait until we have a quorum before we can proceed clause by clause.

Mr. Howe, do you have any questions?

Mr. Howe: Mr. Chairman, will a licence fee be charged these people who are applying for these special privileges? They are brought under control. Will they have to pay a licence fee to be in the organization?

Mr. Gotlieb: When a licence for a radio communication system is issued a fee is charged.

Mr. Howe: I have one further question with regard to the examination that will have to take place of these applicants, these people who charge fees to other people who are not licensed at the present time. Who will pay for the work that the CTC will have to do to examine the situation?

Mr. Gotlieb: I am sorry, sir, I may have been confused by your question. I thought your first question was whether a fee is charged when we license a new radio communications system. We do charge a fee per power and that fee relates to certain technical expenses, but the CTC does not license radio communications systems. The Department of Communications licenses the creation of new radio communication systems, including microwave towers or anything of that sort

[Interprétation]

avons l'intention de lever la séance et ensuite revenir à l'étude article par article cet après-midi. Est-ce qu'il est vraiment prudent que nous entamions l'étude article par article avant de savoir si les gens du CN et du CP, qui sont ici ce matin, à titre d'observateurs, je présume, veulent comparaître.

Le président: Nous le saurons à trois heures et demie M. Allmand, j'ai l'intention de leur parler dès que nous lèverons la séance et je vous dirai cet après-midi ce que sont leurs opinions.

M. Allmand: Très bien.

Le président: Très bien, alors nous levons la séance jusqu'à trois heures et demie cet après-midi, d'accord? D'accord.

Des voix: D'accord.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs il y a huit membres présents et je crois que nous pouvons poursuivre la discussion mais nous devrions attendre jusqu'à ce que nous ayons quorum avant de procéder article par article.

Monsieur Howe, aviez-vous des questions à poser?

M. Howe: Monsieur le président, est-ce qu'on imposera des droits pour l'obtention d'un permis aux gens qui demandent ces privilèges spéciaux? Qui va maintenant les réglementer. Est-ce qu'il leur faudra payer leur permis pour faire partie de l'organisation?

M. Gotlieb: On impose des droits pour l'émission d'un permis de système de radio-communications.

M. Howe: J'aimerais poser une autre question au sujet de l'examen que ces requérants demandent et de l'étude de ces cas où certaines gens imposent des frais à d'autres qui n'ont pas leur permis à l'heure actuelle. Qui va payer pour le travail de la Commission canadienne des Transports, dans l'examen de la situation?

M. Gotlieb: Je suis désolé, monsieur, mais j'ai du mal comprendre votre question. J'ai cru que vous nous demandiez dans votre première question si nous imposons des droits lorsque nous accordons un permis à un nouveau système de radio-communications. Nous imposons des droits sur chacune des tours. Ces droits doivent couvrir certaines dépenses techniques, mais la Commission canadienne des transports n'accorde pas de permis aux services de radio-communications. Le minis-

[Text]

which uses radio communication, and we have a fee schedule for that. However, the Canadian Transport Commission regulates the charges for services which they may offer to the public as common carriers.

Mr. Howe: This morning you spoke about 81 applications for service of some kind. What is the status of those 81 applications? Are they all just hanging in limbo until this legislation is passed?

Mr. Kierans: I do not think it is necessarily implied in the legislation. They are probably hanging in limbo until we can determine an over-all policy. I would not like to give the impression that all of the 81 would be refused or accepted. Each application would have to be decided on its merits and it would really depend on the kind of price, tariff, quality of service and immediacy of service that would be offered to them by the local common carrier.

• 1540

Mr. Howe: Will each one of these applications be examined by the CTC or will they be given their licence by your department?

Mr. Gottlieb: They would only be brought under the CTC if they offered a service or a lease wire to the public. If they act as a common carrier they then become regulated by the CTC, as common carriers but some of these companies want to create private microwave for their own use and they would prefer not to buy it from a common carrier even though such extensions may involve hundreds of miles.

Mr. Kierans: For example, you could have two television stations between Moncton and Saint John that might believe they could put up the system faster, their costs could be a great deal lower—including depreciation—than the tariff they would be charged by, let us say, the New Brunswick telephone system, but they would not be a common carrier, it would be a private microwave system for their own purposes.

The Chairman: Before I give the floor to anyone, when we adjourned at noon it was understood that the two lawyers who represent the CN and the CP would come back to the afternoon session and give us their decision. Their decision has been learned. They

[Interpretation]

tère des Communications délivre les permis pour l'établissement de nouveaux systèmes de radio-communications, y compris les tours à micro-ondes ou toutes installations de ce genre qui servent à la communication radio-phonique, et nous avons établi un tarif à cette fin. Cependant, la Commission canadienne des transports réglemente les tarifs des services offerts au public à titre de transporteurs publics.

M. Howe: Ce matin vous avez parlé de 81 requêtes pour des services quelconques. À quel point en sont rendus ces 81 requérants? Sont-ils tous dans le vague jusqu'à ce que la loi soit adoptée?

M. Kierans: Je ne pense pas que ce soit nécessairement sous entendu dans la loi. Ils sont dans le vague jusqu'à ce que nous puissions déterminer quelle sera votre politique générale. Je ne voudrais pas donner l'impression qu'on a refusé ou accepté toute ces 81 requêtes. Chaque demande doit être jugée d'après ses mérites et dépend réellement du prix, du tarif, de la qualité et de la disponibilité du service qui lui sera offert par le transporteur public de la région.

M. Howe: Est-ce que chacun des requérants devra passer par la CCT ou si le permis leur sera accordé par votre ministère?

M. Gottlieb: Ces requérants ne relèveront de la CCT que s'il offrent un service ou loue un réseau au public. S'ils agissent comme transporteurs publics, ils seront alors réquis par la CCT comme tels. Certaines de ces compagnies veulent créer des stations privées de micro-ondes pour leur propre usage et préféreraient ne pas les acheter de transporteurs publics même si le réseau pourrait s'étendre sur des centaines de milles.

M. Kierans: Par exemple, nous pourrions avoir deux postes de télévision entre Moncton et Saint-Jean qui confiants de pouvoir mettre en place un système plus rapide: leurs frais en seraient considérablement réduits, y compris la dépréciation ainsi que les droits qui pourraient leur être imposés par le système de téléphone du Nouveau-Brunswick, mais ils ne me seraient pas considérés comme transporteurs publics. Ils formeraient un système privé de micro-ondes pour leurs propres fins.

Le président: Avant que je cède la parole à qui que ce soit, avant la fin de la séance ce matin, nous avons convenu que les deux avocats qui représentent le Canadien National et le Canadien Pacifique reviendraient à la séance de l'après-midi, pour nous faire con-

[Texte]

are not asking to be heard before the Committee and they are willing to go along with the bill.

Mr. Turner (London East): Mr. Minister, will these privately leased wire services to race tracks come under this?

Mr. Kierans: Leased wires to race tracks is a new one.

An hon. Member: Do you mean within the race track itself?

Mr. Turner (London East): That, too, and out of the race track back to the concerned city.

Mr. Bergeron: They will come in under that type of regulation.

An hon. Member: If there is a toll charge.

Mr. Bergeron: There is a toll charge if they go outside the race track.

Mr. Turner (London East): And they also come under the Department of Agriculture too, I believe.

Mr. Kierans: The provincial department of agriculture?

Mr. Turner (London East): Yes. When Bell Canada runs wires over your property they in turn and in time can lease a line to a cable company and the public has no jurisdiction over who this cable company should be. Does this new Bill cover such a situation?

Mr. Gotlieb: I think, the situation sir, is that if the cable company is providing the broadcast service it must be licensed by the CRTC and then the charges which Bell, if it is Bell, would make for their cable to the cable television company would fall under this amendment.

Mr. Turner (London East): Thank you

Mr. Howe: You give Bell Canada an easement to go over your property. Is cable TV not entitled to the same?

Mr. Gotlieb: There are two situations. If the cable company leases its channels from a telephone company then, obviously, I do not think any easement or rights of the telephone company would be affected, but their service and their charges would be regulated. If they are not getting that service from a telephone company then I think that this particular

[Interprétation]

naître leur décision. Ils ont pris leur décision et ne désirent pas comparaître devant le Comité. Ils sont d'accord avec le bill.

Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): M. le ministre peut-il dire si les services privés de télégraphie aux pistes de courses relèveront de la Commission canadienne des Transports?

M. Kierans: Les services de télégraphie loués sont une nouvelle question.

Une voix: Vous voulez dire à la piste même?

M. Turner (London-Est): A la piste même et de la piste à la ville qu'elle dessert.

M. Bergeron: Cela relèverait de ce règlement.

Une voix: S'il y a des frais.

M. Bergeron: Il y aura évidemment des frais si l'on sort de la piste.

M. Turner (London-Est): Les pistes de course relèvent aussi, je crois, du ministère de l'Agriculture.

M. Kierans: Du ministère provincial de l'Agriculture?

M. Turner (London-Est): C'est juste. Lorsque la Compagnie de téléphone Bell fait passer des fils sur votre propriété, elle peut louer une ligne à une antenne communautaire. Le grand public n'a alors aucun pouvoir sur cette compagnie. Le nouveau bill a-t-il prévu une situation de ce genre?

M. Gotlieb: Si la compagnie assure un service de diffusion, elle doit détenir un permis de la Commission canadienne de transports.

Les droits d'utilisation perçus de l'antenne communautaire par la compagnie relèveront de cet amendement.

M. Turner (London-Est): Merci.

M. Howe: Vous permettez à la Compagnie Bell de traverser votre propriété. Est-ce que les compagnies de télévision par câble auront le même droit?

M. Gotlieb: Il y a deux situations différentes. La compagnie de télévision par câble loue ses services d'une compagnie de téléphone, je ne crois pas alors que les droits de la Compagnie de téléphone soient affectés, mais les droits de services seraient sujets à réglementation. Si les antennes communautaires n'ont pas recours aux services d'une Compagnie de

[Text]

legislation is not involved and they have to search for their own right of way.

Mr. Kierans: They would have to get a right of way from the municipality concerned.

Mr. Turner (London East): In London, Ontario they do not do this; they just use the Bell Canada easement.

Mr. Kierans: But they are leasing the lines and the facilities from the telephone company which already has the right of way.

Mr. Turner (London East): But under this amendment they will still be regulated by this Bill?

Mr. Kierans: This aspect of it would be regulated.

Mr. Turner (London East): The tolls.

Mr. Kierans: Yes.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: My question has just been asked, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, you are next.

• 1545

Mr. Benjamin: On this business of tolls, under this provision or any others already in effect, when a communications corporation appears before the CTC with an application for a certain level of tolls, invariably an increased level of tolls, does the CTC have separate research and investigative staff to put forward their computations against those of the corporation appearing to judge the justification for that application?

Mr. Gotlieb: They have a staff that is dedicated to the problem of telecommunications, yes. A particular charge is filed with them on telecommunications, they have a staff, and they would have to make an investigation if a complaint were filed, and they would use that staff.

Mr. Benjamin: There are undoubtedly a number of companies which feel that they could put up their own microwave system and handle their own traffic at the same or less cost and maybe more efficiently or quicker than using one of the established corporations. It may well be that this is an indication of overcharging.

Mr. Kierans: There are different reasons for it. For example, in the case of hydro companies who have wanted to and who, in fact, do in a large number of cases establish

[Interpretation]

téléphone j'ai l'impression alors que cette mesure ne couvre pas la situation.

Mr. Kierans: Elle devront demander un droit de passage à la municipalité.

Mr. Turner (London-East): A London en Ontario, ce n'est pas de cette façon qu'on procède, on a recours aux services de la Compagnie de téléphone Bell.

Mr. Kierans: C'est une compagnie qui a déjà le droit de passage.

Mr. Turner (London-East): Mais en vertu de cette modification cela relèvera encore du Bill.

Mr. Kierans: Cet aspect sera sujet à réglementation.

Mr. Turner (London-East): Les frais perçus.

Mr. Kierans: En effet.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: On a déjà posé ma question.

Le président: Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, sur la question des taux, en vertu de ces dispositions ou de toutes autres dispositions existant déjà, lorsqu'une société de communications demandera à la CCT la permission d'augmenter ses taux, la Commission canadienne des transports aura-t-elle alors un service de recherches qui pourra faire des calculs et comparer ses propres chiffres à ceux du requérant afin de pouvoir juger de la validité de la demande?

Mr. Gotlieb: La CCT a un personnel qui s'occupe des télécommunications. Lorsqu'une accusation quelconque est portée devant la CCT, son personnel de recherche fera le travail nécessaire.

Mr. Benjamin: Il y a sans doute un certain nombre de compagnies qui croient pouvoir établir leur propre réseau de micro-ondes et l'utiliser, à frais égaux ou inférieurs, pour un meilleur rendement. C'est peut-être un indice de surcharge.

Mr. Kierans: Il y a différentes raisons pour cela. Prenez le cas de certaines compagnies hydro-électriques qui veulent établir leur propre réseau de micro-ondes parce que leurs

[Texte]

their own microwave system, this is because their operations are directed to maintaining their power lines, all the switching, networks and so on, and they feel that with a single-minded administration concentrating on their particular technical problem they can do a better job. There are lots of different reasons. A major problem for us is that if common carriers charge too much then obviously we are going to get a tremendous demand for the building of what in effect is excess capacity. If you build a fourth line between two cities, Edmonton and Calgary, inevitably, while the people might tell you at the beginning that they want this only for their own purposes and therefore it does not come under the regulation, they will know, let us say, if they are television stations, that they are using only the capacity of that microwave system for five or six hours a day and because they have a lot of excess capacity they will, naturally, like good entrepreneurs, want to fill that up, and we feel that this would create a chaotic condition in the whole communications industry.

Mr. Benjamin: I am concerned over these applications for rate adjustments and it seems to me that the starting point for the investigation is the figures and the criteria used by the firm or corporation applying for a rate adjustment. Their word is taken for their costs and their figures. Are you satisfied that the Commission does in fact have the facilities and the authority, and does it, or will it, really go into the justification for these tolls?

Mr. Kierans: They will have to, and this is exactly what we want the Commission to do. Suppose at the present time the CTV network did not like what the various telephone systems or CP/CN were charging the. They have no recourse, it is a take it or leave it proposition—unless, in areas where the lines are not that long, maybe 1900 miles or so, they decide that for particular areas they can apply for their own systems and so reduce their cost. But by and large they have had no court to which they could address a complaint that this in fact is exorbitant, given the costs. They will now be able to address their complaints and have this judged.

Mr. Benjamin: This may be very suitable for companies who may complain and who may in turn apply for the right to put up similar facilities, but in the final analysis the public at large pays the costs. What about the public? Would your Department be prepared to sort of be the advocate for the public to place counter-arguments before a commission on behalf of them and in the public interest? I do not mean public corporations, I mean Joe

[Interprétation]

opérations sont orientées vers l'entretien de leur ligne principale des embranchements, de tout le réseau en fait. Elles sont d'avis qu'elles pourront donner un meilleur service si l'administration se concentrait sur leurs propres problèmes techniques. Un des grands problèmes, c'est que si les transporteurs publics imposent des frais trop élevés, nous allons avoir beaucoup de demandes de permis de construire ce que nous avons déjà en nombre suffisant. Si vous construisez une quatrième ligne entre Edmonton et Calgary par exemple, les gens pourront vous dire au début qu'ils ne veulent cela que pour leur propres fins, et par conséquent, que ne relève pas du règlement en cause. S'il y a des stations de télévision dans la région, ils sauront qu'ils n'utilisent pas à plein la capacité du réseau de micro-ondes. Comme tout bon entrepreneur, ils voudront évidemment utiliser la pleine capacité du réseau. Cela pourrait alors créer une situation chaotique dans toute l'industrie des télécommunications.

M. Benjamin: Mais au sujet de ces demandes de ré-ajustement de droits, il me semble que le point de départ des recherches sont les chiffres et les normes utilisés par la compagnie requérante. On accepte évidemment les chiffres de dépenses qu'ils présentent. Êtes-vous convaincu que la Commission a le personnel, les services, et l'autorité nécessaires et est-ce qu'elle s'occupera ou pourra s'occuper de la justification de ces droits?

M. Kierans: C'est exactement ce que nous voulons que la Commission fasse. Supposons que le réseau CTV soit insatisfait de ce que les divers réseaux téléphoniques ou le CN/CP lui charge. Il n'a aucun recours, c'est «à prendre et à laisser», à moins que, dans une région où les lignes sont moins étendues, il décide d'établir son propre réseau de micro-ondes et d'en assumer les frais. Il ne peut cependant s'adresser à aucun tribunal en particulier. Les compagnies pourront maintenant adresser leurs plaintes à quelqu'un.

M. Benjamin: Évidemment cela pourra peut-être convenir fort bien aux compagnies qui pourront présenter leurs plaintes et leurs demandes. En dernière analyse n'est-ce pas le grand public qui paie le coût? Que dire du public? Est-ce que votre ministère serait prêt à se faire l'avocat du public et placer des contre propositions devant la Commission et dans l'intérêt du public? Je ne parle pas des sociétés publiques, je parle des citoyens qui

[Text]

Citizen who in one way or another directly or indirectly, pays these tolls.

• 1550

Mr. Kierans: I think if the Commission asked us to appear before them and to make an assessment, let us say, on the different proposals put forward, cost structures on the one hand and rate structures on the other, I think we would do that. The government has created this quasi-judicial body to make these kinds of judgments. I do not think you would find and I do not think it would be our place to criticize particular judgments. I would think that both parties, or at least the complainant, would come before us because he would have made an application, generally speaking, to put up a microwave system himself on the basis that the cost would be a great deal less. At the present time we can only use moral suasion, but now there will be a legal, judicial body to which the complainant can refer.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Benjamin: It is not going to work, but okay.

Mr. Skoberg: Mr. Minister. The thing that always bothers me, of course, about these bills is that once they are passed then the regulations are made to make them workable, in so many words. But here we are speaking about a Bill in respect of which we have no idea what the regulations may be after it is passed. Which department will be completely in charge of making the regulations?

Mr. Gotlieb: Sir, as far as I can understand this legislation is complete. The CTC has its own practices and procedures and they will probably want to either apply them here or work out new procedures so that I do not think that they would be issuing a lot of subregulations. The Department of Communications, under the authority of the Minister—the Minister of Communications—does issue regulations under the Radio Act for the licensing of radio communications. That is an ongoing process and is a type of delegated legislation that goes on regularly. We are constantly updating these regulations with regard to the technical and other requirements for being able to build your own radio communication system.

Mr. Skoberg: The thing that bothers me somewhat is the fact that as we go onward there will be new types of activities that will have to be regulated. These will not be discussed today or when this Bill is brought forth, so the regulations will have to be put into effect.

[Interpretation]

directement ou indirectement paieront ces droits?

M. Kierans: Je crois que si la Commission nous demande de comparaître pour faire une évaluation des différentes suggestions, des structures de coûts et de taux, c'est entendu que nous le ferons. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a créé cette organisme quasi-judiciaire. Je ne pense pas qu'il nous appartienne de critiquer les jugements de la Commission mais je crois que les deux partis, ou au moins le requérant feraient une demande de permis d'installer un réseau de micro-ondes, sachant que les coûts seraient bien moins élevés. A l'heure actuelle, nous ne pouvons avoir recours qu'à la persuasion morale. Mais il y aura désormais un organisme judiciaire qui pourra s'occuper de ces plaintes.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Benjamin: Cela ne marchera pas.

M. Skoberg: Monsieur le ministre une fois que les bills sont adoptés, des règlements en découlent alors. Mais il s'agit ici d'un bill au sujet duquel nous n'avons aucune idée des règlements qui seront adoptés. Quel ministère sera responsable de l'élaboration de ces règlements?

M. Gotlieb: Pour autant que je sache, cette loi est complète en soi. La Commission canadienne des transports a ses propres procédés et pratiques, et sans doute voudra-t-elle mettre au point un nouveau procédé ou appliquer ce qui existe présentement. Je ne pense pas conforme à l'esprit du bill... Comme vous le mentionnez, le ministère des Communications, par l'autorité du ministre, émet des règlements, en vertu de la Loi sur la radio relatifs à l'octroi de télécommunication. C'est là un processus continu et c'est ce qui se passe régulièrement. Nous mettons constamment à jour ces règlements relatifs aux questions techniques et autres, afin de pouvoir mettre au point un système de radio communication.

M. Skoberg: Ce qui me préoccupe c'est qu'au fur et à mesure que nous avançons, de nouvelles activités devront être réglementées. Nous n'en parlerons pas ici, ce qui fait que les règlements devront être appliqués.

[Texte]

Mr. Kierans: Mr. Skoberg, no department is trying to keep anything hidden from the elected members of the House. What happens is that a bill is prepared, let us say a Post Office bill or whatever it is, but there is not really very much sense in the department drafting regulations until they know what the final form and the final adoption of that bill will be. There can be amendments in the process and there usually are and, therefore, any regulations that they might have drafted really would be rendered null and void. However, you are quite right that the regulations will be prepared afterwards, but they will flow out of the Bill itself and if anybody can prove that a given regulation is not in accordance with the spirit of the Bill, for instance, as you must know, there are a number of publishers, let us say, who appear before me and attempt to prove that the classification into which we put them according to the regulations was not in the spirit of the Bill as it was passed, but some...

Mr. Skoberg: This is my position, sir, that it is damn stupid of us to vote on a Bill when we do not know the regulations because the regulations make the Bill. The Bill does not make the regulations.

Mr. Kierans: You have a very valid point with respect, I suppose, to most bills. I do not see any particular way around it, but on the other hand with respect to this Bill, there is no problem.

Mr. Skoberg: There are no further regulations you can visualize at this particular time.

Mr. Kierans: No.

Mr. Skoberg: It is all inclusive as been suggested.

Mr. Gotlieb: All that Parliament would be doing here is removing an exclusion. There is now a general statute, the Railway Act, which lays down all the various mechanisms. It is an extremely detailed act, as you know, and the CTC does publish or gives notice on its procedures. We are merely removing—you will be removing—an exception from the application of those existing procedures, rules and traditions.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I realize that many of the regulations that will apply to these amendments are already there and many of the provisions of the Act are intended just to be helpful. Would it be practical, possible or worthwhile that for any subsequent regula-

[Interprétation]

M. Kierans: Aucun ministère essaie de cacher quoi que ce soit aux députés. On prépare un projet de loi, mais à quoi sert au ministère d'élaborer des règlements avant de savoir quelle sera la formule définitive du bill. Il peut y avoir des amendements entre-temps et par conséquent, tout règlement rédigé à l'avance serait rendu inutile. Mais, vous avez tout à fait eu raison proposant que les règlements soient préparés après, c'est vrai, mais ils découleront du bill comme tel et si quelqu'un peut prouver que le règlement n'est pas conforme à l'esprit du bill... Comme vous le savez, de nombreux rédacteurs en chef essaient de me prouver que la classification qui leur a été imposée n'est pas conforme à l'esprit du bill...

M. Skoberg: Je suis d'avis que nous avons tort de voter sur un bill quand nous ne savons pas ce qui en découlera. Les règlements font le bill, et non le contraire.

M. Kierans: Il en va de même pour la plupart des bills. Je ne vois pas comment on peut contourner cette difficulté. D'autre part, en ce qui a trait à ce bill, il n'y a pas de problème.

M. Skoberg: Il n'y a pas de règlement particulier que vous pouvez prévoir à l'heure actuelle?

M. Kierans: Non.

M. Skoberg: Tout y est inclus.

M. Gotlieb: Tout ce qu'on fera c'est éliminer une exclusion. Il y a à l'heure actuelle la Loi sur les chemins de fer qui définit tous les différents mécanismes. C'est une loi très détaillée, comme vous le savez, et la CTC informe le public de ces règlements. On ne fait qu'éliminer une exception dans l'application des procédures et règlements existants.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je sais fort bien qu'il existe déjà des règlements qui s'appliqueront et que de nombreuses disparitions de la loi n'existent qu'à titre utilitaire. Ne serait-il pas utile que le ministre et ses fonctionnaires rencontrent de nouveau le comité lorsqu'on aura adopté

[Text]

tions, not only to this Act, but to any others for the Minister and his officials to meet with this Committee again after they have promulgated the regulations and let us go over them—it might cut down on the correspondence even—with you after an act has been proclaimed, you have drawn the regulations and...

Mr. Kierans: I have no objection to that at all.

• 1555

Mr. Benjamin: I think this would be a worthwhile exercise so that we, in turn would know how the amendments were going to be enforced and what the guidelines were for the CTC.

Mr. Breau: Mr. Chairman, when the Minister comes before us for his estimates, we can question him on that. He is going to come back sometime for his estimates.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Kierans: That is one point, but you are speaking to a general principle here. I think I can say that I am favourable to this because, I may say, I consider the drafting of the regulations to be almost as vital as the Bill itself. The Bill expresses the spirit of the legislators and the people of Canada. In this case, though, there will be none, but if there are I would undertake...

Mr. Benjamin: It seems to me that this would not only be helpful to members after they have dealt with a bill for many hours, but it may well be that there are times when members can be helpful to any department...

Mr. Kierans: It would be a good educational experience for all of us because I can tell you I have not seen all of the regulations that flowed out of the new Post Office Bill last year and perhaps if I had committed myself to appear before the Committee, I would have learned a lot.

Mr. Benjamin: Well, let us try it sometime.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Mr. Howe: The thought occurred to me which was brought up by a question that Mr. Allmand asked this morning about the advertising that flows out of one number or something like that over telephones, what about the Chargex program whereby if a merchant sells an article over \$50 he can pick up the telephone and a central agency gives him the credit rating of anybody in the area. Is this regulated?

[Interpretation]

les règlements et la Loi—cela réduira peut-être la correspondance.

M. Kierans: Je n'y vois aucune objection.

M. Benjamin: Cela serait très utile et nous permettrait de voir comment les modifications seront appliquées et quelles ont été les directives suivies par la CCT.

M. Breau: Nous pourrions questionner le ministre lorsqu'il reviendra présenter ses crédits.

M. Benjamin: C'est entendu.

M. Kierans: Vous parlez ici d'un principe général. Je suis très en faveur de ce que vous dites suggérer car évidemment la rédaction des règlements est aussi importante que celle du bill qui est censé représenter l'esprit des législateurs et du peuple canadien. Dans le cas présent, il n'y en aura pas. Cependant, s'il y en a, j'essaierai...

M. Benjamin: Cela sera et non seulement utile aux députés mais les députés pensaient parfois être utiles à n'importe quel ministère...

M. Kierans: Ce serait très instructif pour nous tous. Pour ma part, je n'ai pas vu tous les règlements découlant du projet de loi modifiant la Loi sur les postes l'an dernier et j'en aurais sans doute appris beaucoup si je m'étais engagé à comparaître de nouveau devant un comité.

M. Benjamin: Nous devrions essayer cela.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

M. Howe: La question qu'a posée M. Allmand ce matin m'a fait penser à la publicité par téléphone. Que dire du programme Chargex dans le cadre duquel, pour ces articles de plus de \$50, un marchand peut s'adresser à une agence centrale qui lui donne la cote de crédit de tous les clients de la région? Est-ce que cela est réglementé de quelque façon?

[Texte]

Mr. Kierans: No, but that is just an ordinary telephone call, Mr. Howe.

Mr. Howe: It is a call to a central agency or a central area if it is in the district.

Mr. Kierans: Yes, whether it is a call to Eaton's or to whomever Eaton's designates, there is really very little difference. It seems to be more automatic than...

Mr. Howe: There is a charge made for this to the merchants of 5 per cent. . .

Mr. Kierans: That is a credit facility, really.

Mr. Howe: How did they arrive at that? Does this legislation make it possible for the CTC to look into the possibility of this being an unfair charge?

Mr. Kierans: Perhaps the Finance, Trade and Economic Affairs Committee could decide that, but I do not think this Committee could.

An hon. Member: You could charge it to the Post Office.

Mr. Howe: It is a service, the telephone call is part of the service.

Mr. Kierans: It is the least part of the charge.

Mr. Howe: It is a part of the charge, that is what I mean.

Mr. Gotlieb: It relates to the propriety or otherwise of the use of credit and what goes into determination. This is something which is a different operation.

Clauses 1 to 4 inclusive agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill without amendments?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I want to thank you, gentlemen, for finishing our work so quickly.

Mr. Kierans: On behalf of my officials I want to thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Kierans. Should the next meeting be at the call of the Chair?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

M. Kierans: Non, il s'agit d'un appel téléphonique ordinaire, monsieur Howe.

M. Howe: On fait appel à une agence centrale, si c'est dans la région.

M. Kierans: Oui, qu'il s'agisse d'un appel chez Eaton's ou ailleurs, il n'y a qu'une infime différence. Cela semble plus automatique...

M. Howe: Néanmoins, des frais de 5 p. 100 seraient imposés aux marchands.

M. Kierans: C'est en fait un service de crédit.

M. Howe: Comment en est-on arrivé à cela? Est-ce que la Commission des transports du Canada ne pourrait étudier la possibilité que ces taux soient injustes?

M. Kierans: Je ne pense pas que cela relève de notre comité, mais plutôt de celui des Finances, du Commerce et des questions économiques.

Une voix: On pourrait facturer cela au ministère des postes.

M. Howe: C'est un service évidemment mais le téléphone est une partie du service aussi.

M. Kierans: C'est la partie la moins importante des frais.

M. Howe: Cela fait partie des frais, c'est ce que je voulais dire.

M. Gotlieb: C'est un service quelque peu différent qui relève de la propriété comme telle.

Articles 1 à 4 inclusivement, adoptés.

Titre du bill, adopté.

Le président: Je puis présenter le bill sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Je tiens à vous remercier, messieurs. Notre travail est terminé.

M. Kierans: Au nom de mes fonctionnaires, je tiens à vous remercier beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Kierans. La prochaine réunion, sur convocation du président?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est donc levée jusqu'à la prochaine convocation du président.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

LIBRARY

JAN 19 1970

UNIVERSITY

OF TORONTO

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 2

TUESDAY, NOVEMBER 25, 1969
THURSDAY, NOVEMBER 27, 1969

LE MARDI 25 NOVEMBRE 1969
LE JEUDI 27 NOVEMBRE 1969

Respecting

Concernant

Transportation Problems of the Atlantic
Provinces Part II, Quebec—Labrador.

Problèmes de transport dans les provinces de
l'Atlantique, 2^e partie, Québec—Labrador.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Guay (*Lévis*),
Godin,
Horner,
Howe,
McGrath,
Nowlan,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Peddle,
Portelance,
Pringle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,—(20)

¹ Replaced Mr. Smith (*St-Jean*),
on November 19, 1969.

¹ Remplace M. Smith (*St-Jean*),
le 19 novembre 1969.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, November 25, 1969.

(4)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.10 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, residing.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*),—(18).

Other Members present: Messrs. Blouin, Loiselle and Marshall.

Witnesses: From the *Quebec North Shore Paper Company*: Mr. Bernard Baril, division Manager; Mr. Robert Savage, vice-President and General Manager, Quebec and Ontario Transport Co. From the *Wabush Enterprises*: Mr. Ira Tucker, President Manager, Mr. Baron MacDonald, Executive Assistant to the President. From the *Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.*: Mr. Bell Harris, Vice-President, Public relations.

Moved by Mr. Pringle,
Agreed,—That this Committee print, as supplementary issue to its Minutes of Proceedings and Evidence, a sessional index prepared by the Library of Parliament.

The question being put on the motion, carried unanimously.

The Chairman introduced officials of the *Quebec North Shore Paper Company* and invited them to read their brief.

Mr. Bernard Baril, Division Manager read the brief into the Evidence and he was questioned thereon.

The Chairman then thanked the witnesses and introduced officials of the *Wabush Enterprises* who were questioned on the report facilities in Wabush, Labrador.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 25 novembre 1969

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11 h 00. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(18).

Autres députés présents: MM. Blouin, Loiselle et Marshall.

Témoins: De la *Quebec North Shore and Paper Company*: M. Bernard Baril, directeur divisionnaire; M. Robert Savage, vice-président et gérant général de la Compagnie de transport du Québec et de l'Ontario. De la *Wabush Enterprises*: M. Ira Tucker, directeur résident; M. Baron MacDonald, adjoint exécutif au président. De la *Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.*: M. Bell Harris, vice-président, relations publiques.

M. Pringle propose, et,

Il est décidé—que le Comité publie, en supplément à ses procès-verbaux et témoignages, l'Index sessionnel de ses délibérations préparé par le service de références de la Bibliothèque du Parlement.

Mise aux voix, la motion est acceptée à l'unanimité.

Le président présente les représentants de la *Quebec North Shore Paper Company* et les invite à lire leur mémoire.

M. Bernard Baril, directeur divisionnaire, lit le mémoire et répond aux questions.

Le président remercie alors les témoins et présente les représentants de la *Wabush Enterprises* qui répondent aux questions sur les services aériens à Wabush (Labrador).

On motion of Mr. Pringle,

Agreed,—That the annual operating statement for the air terminal in Wabush, Labrador, produced by Mr. Tucker, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix A).

The Committee agreed that Mr. Ira Tucker supply the Committee with a copy of the agreement signed between the Department of Transport and the Wabush Enterprises for the maintenance of the building at the Wabush Airport.

Moved by Mr. McGrath,

Agreed,—That Mr. Bell Harris, Vice-President of Eastern Provincial Airways (1963) Limited be now called as a witness before this Committee to answer questions relating to the air terminal at the Wabush Airport.

Moved by Mr. McGrath,

Agreed,—That this Committee stand adjourned until 3.30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(5)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.40 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Other Member present: Mr. Blouin.

The Committee resumed consideration of the Transportation Problems in certain areas in Quebec and Labrador.

The Chairman called officials of the Quebecair Company and they were questioned by Members on the subject of transportation in Quebec and Labrador, rates, routes and airport facilities.

M. Pringle propose et,

il est décidé—que le bilan annuel d'exploitation du terminus aérien à Wabush (Labrador) déposé par M. Tucker, soit imprimé en appendice aux procès-verbal et témoignages de la réunion d'aujourd'hui. (voir appendice A)

Le Comité décide que

M. Ira Tucker fournisse au Comité une copie de l'entente signée entre le ministère des Transports et la Wabush Enterprises pour l'entretien de l'édifice à l'aéroport de Wabush.

M. McGrath propose et,

il est décidé—que M. Bell Harris, vice-président de l'Eastern Provincial Airways (1963) Ltd. soit maintenant invité à comparaître devant le Comité et à répondre aux questions sur le terminus aérien à l'aéroport de Wabush.

M. McGrath propose et,

il est décidé—que le Comité suspende ses travaux jusqu'à 3 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(5)

Le Comité permanent des transports et des communications reprend ses travaux cet après-midi à 3 h 40. Le président, M. H.-Pit. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autre député présent: M. Blouin.

Le Comité reprend son étude des problèmes de transport dans certaines régions du Québec et du Labrador.

Le président appelle devant le Comité les représentants de la compagnie Quebecair qui répondent aux questions des députés sur le transport au Québec et au Labrador, les taux, les lignes et les services d'aéroport.

The Chairman thanked the witnesses for the Evidence given and they were then excused.

The Chairman then called officials of the Canadian Transport Commission, Air Transport Committee and they were questioned by Members.

At 6.00 p.m., the Chairman thanked the witnesses and on motion of Mr. Pringle,

Agreed,—That the Committee adjourn until 9.30 a.m., on Thursday, November 27, 1969.

THURSDAY, November 27, 1969.

(6)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:10 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(15).

Other Members present: Messrs. MacEwan, Alkenbrack.

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

From the Department of Transport: Mr. G. A. Scott, Assistant Deputy Minister, Air.

The Committee resumed consideration of the Transportation Problems in the Atlantic Provinces, Quebec-Labrador.

The Chairman introduced the Honourable Don Jamieson, Minister of Transport and the Assistant Deputy Minister responsible for Air Services, Mr. G. A. Scott.

The Members questioned the witnesses on the question of safety and other matters relating to airports, especially at the Wabush airport.

The Minister agreed to supply the Committee with information as to subsidies

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président appelle ensuite les représentants du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui répondent aux questions des députés.

A 6h00, le président remercie les témoins. M. Pringle propose, et,

il est décidé que le Comité suspende ses travaux jusqu'au jeudi 27 novembre 1969, à 9h30 du matin.

Le JEUDI 27 novembre 1969

(6)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11h10. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Guay (*Lévis*), Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Peddle, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(15).

Autres députés présents: MM. MacEwan et Alkenbrack.

Comparait: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Du ministère des Transports: M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint pour l'Air.

Le Comité reprend son étude des problèmes de transport dans les provinces atlantiques, au Québec et au Labrador.

Le président présente l'honorable Don Jamieson, ministre des Transports et le sous-ministre adjoint responsable des services aériens, M. G. A. Scott.

Les députés questionnent les témoins sur la sécurité et les autres problèmes relatifs aux aéroports, spécialement à l'aéroport de Wabush.

Le Ministre déclare qu'il fournira au Comité des renseignements sur les sub-

granted Eastern Provincial Airways
(1963) Limited.

sides accordés à l'Eastern Provincial Air-
ways (1963) Ltd.

The Chairman thanked the Minister of
Transport and the Assistant Deputy Minis-
ter and at 12:55 p.m. the Committee ad-
journed to the call of the Chair.

Le président remercie le ministre des
Transports et le sous-ministre adjoint.
A 12h55, le Comité suspend ses travaux
jusqu'à l'appel du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by electronic apparatus)

Tuesday, November 25, 1969

• 1109

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Before we call the witness there is one matter of business I would like to bring up. We approved a motion at the beginning of this session to print 1,000 copies of the bilingual minutes of the proceedings, but we forgot to include the sessional index. Therefore, I have been requested to ask somebody to move an amendment to this motion to include the sessional index of the proceedings.

Mr. Pringle: I so move.

Motion agreed to.

• 1110

The Chairman: Gentlemen, we have with us this morning some representatives from the Quebec North Shore Paper Company who would like to present a brief to us and I believe a copy was sent to each of you. However, if some of you left your copy in your office, I believe we still have a few, but I think the ones we have are only in French.

Without any further delay I would like to call upon the Executive Vice-President, Mr. Gordon Godwin. Will you please come forward, Mr. Godwin? With Mr. Godwin this morning is the Divisional Manager, Mr. Bernard Baril and the Vice-President and General Manager of the Quebec and Ontario Transport Company, Mr. Robert Savage.

The latter two gentlemen are perfectly bilingual and are going to read their brief in French, but you can ask your questions in English as it does not matter to them. I, therefore, will ask Mr. Baril to read the brief.

Mr. Bernard Baril (Divisional Manager, Quebec North Shore Paper Company): Mr. Chairman, first of all, I would like to apologize on behalf of Mr. Godwin who was planning to be here, but unfortunately, at the last minute, he was unable to come.

L'HISTORIQUE DE LA QUEBEC NORTH
SHORE PAPER COMPANY

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 25 novembre 1969.

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Avant que nous n'entendions le témoin, il y a une question que j'aimerais régler. Au début de la session, nous avons adopté une résolution en vue de l'impression de 1,000 exemplaires bilingues des Procès-verbaux et Témoignages, mais nous avons oublié d'y inclure l'index sessionnel. Il me faut donc demander à quelqu'un de proposer un amendement à cette motion afin d'y inclure l'index sessionnel des délibérations.

M. Pringle: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Messieurs, nous avons avec nous ce matin des représentants de la *Quebec North Shore Paper Company*, qui vont nous présenter un mémoire dont chacun de vous a, je crois, reçu un exemplaire. Toutefois, si certains de vous ont oublié leur exemplaire dans leur bureau, je crois que nous en avons encore quelques-uns, mais seulement en français.

Sans plus tarder, je vais demander à M. Gordon Godwin, vice-président exécutif, de s'avancer. Voudriez-vous vous avancer, monsieur Godwin? Nous avons aussi avec nous ce matin le directeur de division, M. Bernard Baril, et le vice-président et directeur général de la *Quebec and Ontario Transport Company*, M. Robert Savage.

Ces deux derniers messieurs sont parfaitement bilingues. Ils vont donner lecture de leur mémoire en français, mais vous pourrez poser vos questions en anglais, car cela ne les gêne absolument pas. Je vais donc demander à M. Baril de lire le mémoire.

M. Bernard Baril (directeur de division, Quebec North Shore Paper Company): Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais vous présenter des excuses au nom de M. Godwin, qui avait prévu de venir ici ce matin, mais qui, malheureusement, en a été empêché à la dernière minute.

THE HISTORICAL POSITION OF QUEBEC
NORTH SHORE PAPER COMPANY

[Text]

La *Quebec North Shore Paper Company* vit le jour sur la côte Nord du Bas Saint-Laurent en 1915, lorsque l'*Ontario Paper Company* obtint par bail, des concessions forestières pour la fabrication de la pâte de bois, le long de la rivière Rocheuse, là où se dresse aujourd'hui la ville de Port Cartier. En 1923, ce fut l'octroi, également par bail, des concessions le long de la rivière Manicouagan, avec l'entente qu'une fabrique de papier serait construite dans cette région. Conséquemment, le 12 avril 1936, une équipe d'ingénieurs débarquait à Baie-Comeau pour y entreprendre la construction d'une fabrique de papier journal. Le 24 décembre 1937, la machine à papier n° 1 était mise en marche à Baie-Comeau et, un mois plus tard, on assistait au démarrage de la machine à papier n° 2. En 1938, la production annuelle se montait à 92,000 tonnes de papier journal. A cette époque, la Compagnie comptait 2,000 employés. En 1964, par suite de l'installation de la machine à papier n° 3, la production annuelle se hisssait à 320,000 tonnes.

Monsieur le président, j'aimerais faire une correction: sur le mémoire qui a été présenté on parle de 220,000 tonnes; en fait, c'est 320,000.

Depuis 1964, la Compagnie emploie environ 3,000 personnes, tandis que la population de Baie-Comeau et de Hauterive englobe maintenant 25,000 âmes. La construction en cours d'une quatrième machine à papier destinée à porter la production de la Compagnie à quelque 500,000 tonnes en 1973 constitue une autre étape majeure de l'expansion incessante de la *Quebec North Shore Paper Company*.

Pendant plus de dix ans, la Compagnie tira sa force motrice d'une centrale électrique qui lui appartient, sur la rivière aux Outardes. Dans des circonstances normales, cette cen-

• 1115

trale pourrait fournir l'énergie électrique nécessaire à la fabrique de papier et à la région. Cependant, la Compagnie décida de mettre en valeur les Premières Chutes de la rivière Manicouagan. Cet aménagement fut parachevé en 1952 et, dès cette année-là, une filiale, la *Manicouagan Power Company*, produisait 100,000 c-vapeur. Depuis lors la *Manicouagan Power Company* a ajouté cinq groupes générateurs aux deux premiers qu'elle avait installés, portant ainsi sa capacité de production à 430,000 c. vapeur.

Grâce à la disponibilité immédiate d'énergie électrique, les efforts conjugués de la *British Aluminium Company Limited* et de la *Quebec North Shore Paper Company* aboutirent à la création de la *Canadian British Aluminium Company Limited*. Inaugurée en 1957, l'alumi-

[Interpretation]

The history of Quebec North Shore Paper Company commenced on the North Shore of the Lower St. Lawrence, when in 1915, The Ontario Paper Company leased pulpwood limits along the Rocky River, where today is located the community of Port Cartier. In 1923, limits were leased along the Manicouagan River, with the agreement that a mill would be built in that area; and on April 12, 1936, a party of engineers landed at Baie Comeau to start construction of a newsprint mill. On December 24, 1937, No. 1 paper machine was started at Baie Comeau and No. 2 paper machine, a month later. Annual production in 1938 was 92,000 tons of newsprint. The Company at that time had 2,000 employees. In 1964, with the installation of No. 3 paper machine, production increased to 220,000 tons.

Mr. Chairman, I would like to correct an item here on the original brief which shows it as 220,000. It was really 320,000.

Since 1964, the number of Company employees has remained at approximately 3,000 while the population of Baie Comeau and Hauterive now numbers 25,000. Another major step is being taken in the continuing development of Quebec North Shore Paper Company with the building of a fourth paper machine to increase the Company's output to approximately 500,000 tons by 1973.

For more than ten years, the Company obtained its power from a Company-owned generating station on the Outardes River which, under normal circumstances, could deliver the power needed by the mill and the area. However, the Company decided to develop the First Falls of the Manicouagan River which was completed in 1952, when 100,000 horsepower were produced through a subsidiary—Manicouagan Power Company. Since then, Manicouagan Power Company has added five generators to its original two, increasing its capacity to 430,000 horsepower.

Because of the immediate availability of power, Canadian British Aluminium Company Limited came into being, as a result of a combined effort of British Aluminium Company Limited and Quebec North Shore Paper Company. The smelter began production in

[Texte]

nerie produit maintenant 112,000 tonnes d'aluminium par année. Sa capacité sera portée à 165,000 tonnes en 1970.

Il y a quelques années à peine, la navigation dans le golfe Saint-Laurent devait encore cesser l'hiver à cause des glaces. L'avènement de la navigation à l'année longue dont nous bénéficions maintenant est le fruit de la coopération du gouvernement et de l'entreprise privée, cette dernière étant représentée par l'Association pour le progrès du Golfe et du Bas Saint-Laurent. En ces dernières années, l'emplacement propice de Baie-Comeau comme port d'hiver a incité la *Cargill Grain Company* à y ériger un terminus et un silo à élévateur. C'est ainsi que Baie-Comeau est devenue l'un des plus grands ports céréaliers du Canada.

BESOINS DE TRANSPORT DE LA CÔTE NORD DU BAS SAINT-LAURENT

La disponibilité de moyens de transport plus économiques est aujourd'hui, comme par le passé, un important facteur d'implantation et d'essor industriels. Le transport par eau à l'année longue est désormais praticable dans le Bas Saint-Laurent. Cependant, d'autres modes de transport plus économiques, par eau ou par terre, demeurent inexistantes durant les mois d'hiver pour acheminer les marchandises entre les localités de la Côte Nord et d'autres points du Canada et de l'Amérique du Nord.

Ce problème pourrait être résolu par l'établissement d'un service de transbordement de trains reliant Baie-Comeau et une tête de ligne économique à d'autres points du Canada et de l'Amérique du Nord. À l'appui de cette proposition, et en supposant que les cargaisons mixtes présentement acheminées par des navires se prêteraient au transport par voie ferrée, nous vous prions respectueusement de considérer les faits suivants.

En 1967, le seul transport maritime des cargaisons mixtes provenant de Montréal et de Québec, et destinées à des localités industrielles de la Côte Nord s'est chiffré par 159,000 tonnes, qui pourraient toutes être expédiées de Montréal et Québec par voie ferrée, puis transférées dans un transbordeur de trains qui leur permettrait d'atteindre la Côte Nord. Les marchandises en vrac provenant de Montréal et de Québec et destinées à des points de la Côte Nord sont généralement transportées par des bateaux.

Le transport combiné des cargaisons mixtes de trois ports de la Côte Nord à Québec et Montréal s'est chiffré par 14,000 tonnes en 1967. Si à ce trafic vers l'ouest on ajoutait les 90,000 tonnes de papier journal qui doivent

[Interprétation]

1957 and now produces 112,000 tons of aluminium per year. Its capacity will increase to 165,000 tons by 1970.

Until a few years ago, shipping on the St. Lawrence Gulf stopped in the winter because of ice conditions. The development of year-round navigation as we have it today results from the cooperative effort of government and private enterprise, the latter represented by the Lower St. Lawrence and Gulf Development Association. In recent years, Baie Comeau's favourable location as a winter port along the Seaway, resulted in the construction of a grain terminal and elevator by Cargill Grain Company making it one of the largest Canadian grain ports.

TRANSPORTATION REQUIREMENTS OF THE NORTH SHORE OF THE LOWER ST. LAWRENCE

The availability of lower-cost transportation is today, as in the past, an important factor in the development and progress of Industry. Year-round water transportation is now possible on the Lower St. Lawrence. However, other lower-cost transportation modes—either by water or land—do not exist during winter months to permit the movement of goods between North Shore communities and other points in Canada and North America.

One solution to this problem would be a rail-car ferry connecting Baie Comeau and an economic railhead to other points in Canada and North America. In support of such a proposal, and assuming that general cargo goods presently moving by ship would lend themselves to rail transportation, we submit the following facts for your consideration.

In 1967, the ship movement alone of general cargo goods originating in Montreal and Quebec City, destined to North Shore industrial points amounted to 159,000 tons, which potentially could be shipped from Montreal and Quebec City by rail and transferred to a rail-car ferry for shipment to North Shore. Bulk cargo goods from Montreal and Quebec City destined to North Shore points are generally transported by ships.

The combined movement of general cargo goods from three North Shore ports to Quebec City and Montreal amounted to 14,000 tons in 1967. If to this westbound traffic were added the 90,000 tons of newsprint presently

[Text]

être jusqu'à présent expédiées chaque année de Baie-Comeau vers l'ouest en empruntant la Voie maritime, on créerait un trafic équilibré de plus de 100,000 tonnes de cargaisons mixtes dans l'une et l'autre direction entre les localités de la Côte Nord et d'autres points situés à l'ouest.

Nous sommes en train d'étudier les avantages économiques qui découleraient du transport de notre papier journal destiné à des endroits sis à l'ouest de Baie-Comeau par voie ferrée (en recourant à un transbordeur de trains fonctionnant à l'année longue) par rapport à notre mode actuel de transport par la Voie maritime durant la saison de la navigation. Bien que nous n'ayons pas encore terminé nos études, nous croyons que nous devrions vous en communiquer les conclusions vu que la mise en service possible d'un transbordeur de trains vous intéresserait sans doute dans votre évaluation des besoins de transport de l'ensemble de la région du Bas Saint-Laurent.

Il y a plus de vingt ans, on pouvait encore admettre que la Côte Nord du Saint-Laurent ait été oubliée dans l'édification d'un réseau reliant les principaux centres indispensables au développement du Canada. Au cours des deux dernières décennies, cependant, la Côte Nord est devenue une des régions du Canada qui, par habitant, contribuent le plus au produit national brut et c'est pourquoi on ne peut plus se permettre de n'en point tenir compte. En fait, la Côte Nord est une «île» privée de liaison par voie ferrée à l'est du Saguenay. Cette «insularité» est accentuée par le fleuve Saint-Laurent qui empêche actuellement tout raccordement de train avec les chemins de fer de la rive sud.

Attendu que durant les mois d'hiver les marchés canadiens et nord-américains demeurent inaccessibles à la Côte Nord par des moyens de transport plus économiques, nous suggérons au Comité de songer à inclure la Côte Nord parmi les «territoires choisis» aux termes de la «Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique» (17-18 Elizabeth II, Chap. 52).

L'inclusion de la partie de la Côte Nord s'étendant à l'est de Québec dans les territoires choisis conformément aux dispositions de la loi précitée marquerait une étape dans la découverte d'une solution au problème du transport économique qui se pose à la Côte Nord, lui permettant ainsi de concurrencer dans des conditions plus propices l'industrie et le commerce à l'extérieur du territoire choisi.

Merci, monsieur le président.

[Interpretation]

scheduled to be shipped annually from Baie Comeau westward, via the St. Lawrence Seaway, there would exist a balanced movement of general cargo goods of more than 100,000 tons in either direction between the North Shore communities and other points to the West.

We are presently studying what economic advantages would exist in moving our newspaper to destinations west of Baie Comeau by rail—via a year-round rail-car ferry—over our present method by ship during the navigation season on the Seaway. Although we have not completed our studies, we feel we should inform you of them as the possible implementation of a rail-car ferry, undoubtedly, would be of interest to you in your appraisal of the transportation needs of the Lower St. Lawrence region as a whole.

Prior to the last twenty years it was perhaps understandable that the North Shore of the St. Lawrence had been overlooked in the linking process of main centres necessary for the development of Canada. During the last twenty years, however, the North Shore has become, on a per capita basis, one of the largest contributors to Canadian gross product and should no longer be disregarded. To all intents and purposes, the North Shore is an "island" with no rail connection east of the Saguenay River. Its "insular" position is further emphasized by the St. Lawrence River which presently precludes rail connection with South Shore railroads.

Considering the inaccessibility by lower-cost transportation methods during winter months of Canadian and North American markets from the North Shore, we suggest the Committee consider the inclusion of the North Shore as "select territory" as defined under 17-18, Elizabeth II, Chapter 52, "Atlantic Region Freight Assistance Act".

Inclusion of the North Shore east of Quebec City in the select territory provisions of 17-18, Elizabeth II, Chapter 52, would be a step in finding a solution for a transportation link, thus enabling the North Shore to compete on more favourable terms with industry and commerce outside the select territory.

Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

Le président: Je tiens à vous remercier sincèrement, monsieur Baril, de votre exposé. Maintenant, je sais que vous êtes disposé à répondre aux questions des membres du Comité.

Mr. Pringle: You say that year-round navigation within the St. Lawrence River is now available and it was not a while ago. Is this because of new icebreaking facilities established by the Canadian Government?

Mr. Baril: Yes.

Mr. Pringle: And is all your output going by ship?

Mr. Baril: Yes, sir. Maybe Mr. Savage could explain this icebreaking situation a bit more because he is connected directly with the transportation company which is a subsidiary of our paper mill.

Mr. Pringle: Your suggestion then is for a rail-car ferry service sponsored, I presume, by the Canadian Government, which simply would carry the product across the Gulf to the railheads on the other side. Looking at your output now, what proportion of your output would then go by rail compared to ships?

Mr. Robert Savage (Vice-President and General Manager, Quebec and Ontario Transport Co.): Just a little more than one-fifth by the time our new machine is in operation at the end of 1970. As you see in the brief, there is a figure of 500,000 tons which we expect to manufacture at that time.

Mr. Pringle: I see.

Mr. Savage: And we expect to ship about 90,000 or 100,000 tons of that west of Baie Comeau and there might be another 40,000 or 50,000 tons which we might like to transport by rail ferry, if there was one there.

Mr. Pringle: You mentioned the Maritime Freight Rates Act. Does this mean that in order for it to be economically sound for you to ship the 100,000 tons you would have to have some consideration given to you on freight rates; and have you any information from feasibility tests what this would amount to in revenue as opposed to the cost of operating a rail-car ferry?

• 1125

Mr. Savage: We have been studying the effect to us of having a rail ferry and we are in the middle of those studies right now. But we have received no indication yet from any

[Interprétation]

The Chairman: I want to thank you for your statement, I know you are ready for the questions from members of the Committee.

M. Pringle: Vous dites que la navigation peut se faire maintenant à longueur d'année sur le Saint-Laurent. Est-ce grâce aux services des brise-glaces du gouvernement du Canada?

M. Baril: Oui.

M. Pringle: Est-ce que tout le transport de vos marchandises se fait par navire?

M. Baril: Oui. Peut-être que M. Savage pourrait mieux que moi parler des services des brise-glaces, car il fait directement affaire avec la compagnie de transport qui est une filiale de notre fabrique de papier.

M. Pringle: Vous proposez donc un service de transbordement de trains subventionné par le gouvernement, qui transporterait la marchandise aux terminus ferroviaires de l'autre côté du golfe. Quelle proportion de votre production actuelle sera donc transportée par chemin de fer, par rapport à ce qui serait transporté par bateau?

M. Robert Savage (Vice-président et directeur général de la Quebec and Ontario Transport Co.): Peut-être un peu plus d'un cinquième. Les chiffres que nous donnons dans notre mémoire sont 500,000 tonnes que nous espérons fabriquer à la fin de 1970.

M. Pringle: Je vois.

M. Savage: Nous nous attendions à expédier environ 90,000 ou 100,000 tonnes à l'ouest de Baie Comeau et peut-être 40 ou 50,000 tonnes supplémentaires qui seraient transportées par service de transbordement si ces services existaient.

M. Pringle: Vous avez mentionné la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Est-ce que vous voulez dire que pour que ce soit économique pour vous d'expédier 100,000 tonnes par chemin de fer il vous faudrait avoir des taux de faveur? Est-ce que vous avez des renseignements sur des études de praticabilité quant aux possibilités des revenus par rapport au coût si l'on installait un service de transbordeur?

M. Savage: Nous avons étudié les incidences de l'établissement d'un service de transbordement de trains pour nous et ces études sont encore en cours. Nous n'avons encore

[Text]

railroad what they are able to do for us by means of a rail ferry from Baie Comeau to the destinations that we are considering. So we do not know yet whether it is more economical to transport by rail ferry and train than our present method. But we are hoping that this can be accomplished.

Mr. Pringle: And you are basing your presentation more on the service to your Company and what it would do with regard to the distribution or the shipping of your product than on the economics of the operation. Is that correct?

Mr. Savage: Not necessarily so, sir, no.

Mr. Pringle: Well, we do not have really any figures to...

Mr. Savage: We do not have these figures yet because it depends on what the railroads are able to do for us, and we do not know, sir. We are hoping to be able to establish that.

The Chairman: Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Mr. Pringle has raised some of my questions but I have one or two others.

Where would the rail-car ferry on which you are conducting feasibility studies go from Baie Comeau—desirably?

Mr. Savage: That again, Mr. McGrath, would depend on what is the most suitable for the railroads. We are interested in getting the paper west of Baie Comeau. Now the railroads may like to ship through a port on the South Shore or they might want to go somewhere else, we do not know this. The principal movement is a railroad movement and it has to come from the most advantageous way that the railroads can provide that service presumably.

Mr. McGrath: If this feasibility study proves to be economically feasible this would mean substantial freight revenue for the railway, would it not?

Mr. Savage: Oh, certainly.

Mr. McGrath: So it is logical then to suggest that they would be very interested in this?

Mr. Savage: I hope they are.

Mr. McGrath: Let us see if we can pin it down a little more. Are they assisting you in your feasibility study?

Mr. Savage: We have had some discussions with the railroad and at the moment they are

[Interpretation]

reçu aucun renseignement de la part de l'une ou l'autre des sociétés des chemins de fer concernant l'établissement d'un service de transbordement pour les chemins de fer de Baie-Comeau à la destination que nous envisageons. Par conséquent, nous ne savons pas si cela serait plus économique que la présente méthode de transport. Nous espérons y arriver.

M. Pringle: Vous fondez votre mémoire davantage sur le service à votre compagnie, en ce qui concerne la distribution des produits que vous fabriquez que sur l'aspect économique de l'entreprise, n'est-ce pas?

M. Savage: Pas nécessairement, non.

M. Pringle: Nous n'avons pas de chiffres pour...

M. Savage: Tout dépend de ce que les chemins de fer peuvent faire pour nous dans ce cas. C'est ce que nous espérons pouvoir établir.

Le président: Monsieur McGrath?

M. McGrath: J'aurais une ou deux questions brèves. Pourriez-vous préciser à quel endroit ce service de transbordement de trains se rendrait de Baie-Comeau?

M. Savage: Monsieur McGrath, tout dépend de ce qui serait le plus approprié pour les chemins de fer. Nous voulons expédier des marchandises vers l'ouest à partir de Baie-Comeau. Les chemins de fer préféreraient peut-être expédier les marchandises à partir d'un port de la rive sud, nous ne le savons pas. Nous devons attendre pour voir ce que les compagnies des chemins de fer peuvent déterminer comme étant la solution la plus pratique dans leur cas.

M. McGrath: Si cela peut se faire économiquement, est-ce que cela pourrait apporter de forts revenus aux chemins de fer?

M. Savage: Oui certainement.

M. McGrath: Alors, les compagnies de chemins de fer devraient donc être intéressées?

M. Savage: Je l'espère.

M. McGrath: Est-ce qu'ils vous aident dans cette étude?

M. Savage: Nous avons eu des discussions avec les compagnies de chemins de fer et, à

[Texte]

looking into our request of their giving consideration to a rail ferry and transporting by rail, but to date we have not received any firm indication from the railroad.

Mr. McGrath: When do you expect your study to be completed?

Mr. Savage: By the end of this year, perhaps the middle of next month.

Mr. McGrath: Could I ask you if you would make that study available to the Committee?

Mr. Savage: Yes, I think we could do that. Our part involves the kind of money that we would have to spend to equip our own facilities—the sheds and a little railroad that we have that runs down to the wharf—and probably to build a facility to accept a rail ferry. This is the main part of our studies and we cannot do very much more until we know how much people are prepared to ask us to pay to carry our product from Baie Comeau to, for example, Chicago.

Mr. McGrath: What about a line of railway on the North Shore?

Mr. Savage: You mean along the North Shore?

Mr. McGrath: Yes.

Mr. Savage: We have always thought that this was a momentous task and that perhaps a rail ferry would be the beginning of the establishment of a rail link on the North Shore. We were always told that. If the railroads could put a railway along the North Shore, I am sure this would be very acceptable.

Mr. McGrath: I realize it would be, but is this a practical consideration, in your opinion as a transportation expert?

Mr. Savage: I would think it a very expensive project compared with what we are suggesting here, that a railway ferry is considerably cheaper.

Mr. McGrath: Have you had any official discussions with anybody in the Department of Transport?

Mr. Savage: Not yet.

Mr. McGrath: But you propose to?

Mr. Savage: We are giving some consideration to that but, again, we must wait and see how our private negotiations between

[Interprétation]

l'heure actuelle, elles étudient la question. J'avais demandé d'étudier des services de transbordement suivis d'une expédition par chemin de fer, mais nous n'avons pas reçu d'autres indications à ce sujet.

M. McGrath: Quand vous attendez-vous à ce que l'étude soit terminée?

M. Savage: Vers la fin de l'année, peut-être à la mi-décembre.

M. McGrath: Est-ce que les résultats de cette étude seront communiqués au Comité?

M. Savage: Oui, je crois que nous pourrions le faire. Nous étudions les sommes que nous devrions dépenser pour les installations nécessaires. Voilà sur quoi porte votre étude et nous ne pouvons guère faire plus avant de savoir combien de personnes voudront nous demander de payer pour transporter des produits entre Baie-Comeau et Chicago, par exemple.

M. McGrath: Que diriez-vous d'une ligne de chemin de fer sur la rive nord?

M. Savage: Le long de la Côte Nord?

M. McGrath: Oui.

M. Savage: Il s'agit là d'une tâche considérable et nous sommes d'avis qu'un service de transbordement de trains servirait à établir un lien ferroviaire sur la côte nord. Si les compagnies peuvent installer une ligne de chemin de fer sur la rive nord, cela nous conviendrait parfaitement.

M. McGrath: Oui, je me rends bien compte de cela, mais est-ce que vous trouvez cela pratique en votre qualité d'expert en questions de transport?

M. Savage: Disons qu'il s'agit d'un projet très dispendieux ou très onéreux et il me semble qu'un service de transbordement serait beaucoup plus économique.

M. McGrath: Avez-vous eu des discussions officielles avec des représentants du ministère des Transports?

M. Savage: Pas encore.

M. McGrath: Vous proposez-vous d'en avoir?

M. Savage: Nous avons envisagé cette possibilité, mais je dois le répéter, il nous faut attendre la suite de nos négociations entre

[Text]

industry and railroad continue. We hope that we can establish something.

[Interpretation]

l'industrie et les compagnies ferroviaires.

The Chairman: Mr. Allmand?

Le président: Monsieur Allmand?

Mr. Allmand: I have heard that your Company is a fully-owned subsidiary of the *Chicago Tribune*. Is that correct?

M. Allmand: Est-ce que votre société est une filiale du *Chicago Tribune*?

Mr. Baril: Yes, sir, that is correct.

M. Baril: Oui, c'est exact.

Mr. Allmand: Is the total production of your newsprint destined to the *Chicago Tribune* and its affiliated newspapers? Are you their principal source of supply of newsprint?

M. Allmand: Est-ce que votre production de papier journal est destinée au *Chicago Tribune* et à ses journaux affiliés? Êtes-vous le principal fournisseur de ces journaux?

Mr. Baril: Yes, sir. At the moment we are. From Baie Comeau we ship approximately 80 per cent of our production to New York, to the *New York Daily News*.

M. Baril: Oui, à l'heure actuelle, nous le sommes. De Baie-Comeau nous expédions environ 80 p. 100 de notre production au *New York Daily News*.

Mr. Allmand: To the *New York Daily News*?

M. Allmand: Au *New York Daily News*?

Mr. Baril: Yes, sir, which is associated with the *Chicago Tribune*. The balance of our production is shipped to Chicago, with a small amount to Florida. As we mention here, we are now building a fourth big machine and our production will increase from its present approximately 330,000 tons per year to about 500,000 tons in 1971, and at that time we will have to sell on the open market.

M. Baril: Oui, ce journal est associé au *Chicago Tribune*. Le reste de la production est expédié à Chicago et une petite quantité va à la Floride. Nous sommes à construire une quatrième machine et notre production s'accroîtra. Elle passera de ce qu'elle est actuellement, c.-à-d. de 330,000 tonnes à 500,000 tonnes vers 1971. A ce moment-là, nous vendrons notre papier journal sur le marché ouvert à d'autres entreprises.

Mr. Allmand: I see. At the present time your total production goes to newspapers which are affiliated with the *Chicago Tribune*?

M. Allmand: Actuellement, toute votre production va à des journaux qui sont affiliés au *Chicago Tribune*?

• 1130

Mr. Baril: Yes, sir. I would say that approximately 97 per cent of our total production is sold to newspapers affiliated with the *Chicago Tribune*, sir.

M. Baril: Oui, je dirais qu'environ 97 p. 100 de toute notre production est vendue à des journaux affiliés au *Chicago Tribune*.

Mr. Allmand: But after the introduction of the new machine you expect to sell on the open market?

M. Allmand: Mais après l'installation de la nouvelle machine, vous avez l'intention de vendre sur le marché ouvert à d'autres entreprises?

Mr. Baril: Yes, sir.

M. Baril: Oui.

Mr. Allmand: In answer to questions from Mr. McGrath, Mr. Savage stated that you would be willing to participate in some way in the construction of a rail ferry and he mentioned the building of extensions to your present small railway. Would you consider participating in the building of landings or how far would your company be willing to go in working with the government and/or the railway in building a rail car ferry?

M. Allmand: En réponse aux questions de M. McGrath, M. Savage a déclaré que vous étiez prêts à participer d'une façon ou d'une autre à la construction d'un service de transbordement de trains et de l'extension de votre voie ferrée actuelle. Envisagez-vous de participer aux installations connexes. Jusqu'où êtes-vous prêts à aller?

[Texte]

Mr. Savage: When I mentioned building a large railway—I think I said alterations—presently the newsprinters move it from mill sheds down to the wharf where it is loaded onto ships, and if we were moving it down to a rail ferry facility we would then have to make certain adjustments in our sheds for loading rail cars which are going to continue instead of using the facilities that we have right now. We might be expected to provide a facility to load rail cars onto a ferry, and right now we are estimating the cost of doing that.

Mr. Allmand: Have you considered participating with a railway or the government in actually financing the cost of a ferry to the rail link on the other side, or would that go beyond what you had in mind?

Mr. Savage: That could also be part of our studies. I think our purpose is to try to move newsprint the year around as economically as we are doing it today by rail ferry, and I think we would go along with the railroads in whatever they choose to suggest. If it would be to our advantage, in order to achieve what we are trying to do, to perhaps do something in that direction, then I am sure every possible consideration will be given to it by this company.

Mr. Allmand: Are there any other industries on the North Shore, either in Sept Îles or Baie Comeau, or in between, that would also be interested in using such a car ferry for rail cars?

p 1135

Mr. Savage: We believe that people on the North Shore import goods which they use in their industries and they are presently moving them by truck and by water. Some figures were given in the brief to that effect. I imagine, provided the rail service was competitive, that those other industries would give consideration to using rail just as anyone else in any other industry would do who had access to rail as well as truck.

Mr. Allmand: Have you had any discussions with any of the other industries and/or municipalities to see if they would support you in this kind of a project?

Mr. Savage: We have had some very preliminary discussions, yes, and I think that other industries are interested in the establishment of such a service.

Mr. Allmand: In another part of your brief you ask that the select territory under the

[Interprétation]

M. Savage: Lorsque j'ai parlé de construction d'un chemin de fer j'aurais dû parler de modifications. Actuellement, les acheteurs transportent la marchandise de la fabrique jusqu'au quai où elles sont montées à bord des bateaux. Si nous avions un service de transbordement de trains, nous devrions modifier nos hangars de façon à pouvoir mettre notre production à bord de wagons de chemins de fer, plutôt que d'utiliser nos installations actuelles. Nous devrions probablement fournir des installations pour le chargement des wagons sur le transbordeur et nous sommes à étudier le coût de ces installations.

M. Allmand: Avez-vous envisagé de participer, en collaboration avec les chemins de fer ou avec le gouvernement, au financement du service de transbordement vers l'autre rive?

M. Savage: Cela est compris dans le cadre de notre étude. Nous sommes prêts à travailler avec les sociétés de chemins de fer quelle que soit la solution qu'ils décident d'appliquer. Si cela peut se révéler avantageux pour nous, nous ferons tout notre possible pour collaborer avec les compagnies de chemin de fer.

M. Allmand: Y a-t-il d'autres industries sur la rive nord, à Sept-Îles ou à Baie-Comeau ou dans la région qui seraient également intéressées à utiliser un tel service de transbordement de trains?

M. Savage: D'après nous, les gens de la Côte Nord importent les denrées et les produits dont ils ont besoin et ils les transportent actuellement par camion et par eau. Nous mentionnons ces chiffres dans le mémoire. Si le service par train était concurrentiel, je pense que ces entreprises envisageraient la possibilité de l'utiliser. Enfin, toutes les industries pourraient avoir accès à ce service par train.

M. Allmand: En avez-vous discuté avec les autres entreprises ou municipalités pour voir si elles seraient prêtes à vous appuyer dans ce projet?

M. Savage: Nous avons eu des discussions, oui, et je crois que d'autres industries sont intéressées à voir s'établir un tel genre de service.

M. Allmand: Dans votre mémoire, vous dites qu'il faudrait que la Côte Nord du

[Text]

Atlantic Region Freight Assistance Act be extended to the North Shore of Quebec. In making such a recommendation have you made any estimate of the cost of the subsidy to the government if that was to go into effect under present conditions?

Mr. Savage: No, we have not.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Savage, you said something about the cost of the icebreakers. Does your company contribute anything towards the maintenance or the cost of operating the icebreakers which are now allowing you to get your product into the Montreal or Quebec City rail head?

Mr. Savage: Mr. Horner, I did not say anything about the cost of icebreakers. I think what we said in the brief is that prior to 1958, from the time the mill in Baie Comeau first opened up that area to 1958, we stored all our newsprint at Baie Comeau, and at that time there was an association started in the lower gulf called the Lower St. Lawrence Gulf Development Association, of which this Company was a founding member, and through that association we began to have conversations with the Department of Transport and through that Association they commenced an icebreaker service in the lower St. Lawrence which is still in existence today—it is an extremely fine one—and by having that assistance and by our building ice-strengthened ships instead of normal ships we have been successful in moving our newsprint east of Baie Comeau throughout the year since that time.

Mr. Horner: That was only on an easterly movement?

Mr. Savage: Yes, sir.

Mr. Horner: And the icebreakers do not assist you in moving it westward to a rail head?

Mr. Savage: No, sir, we move nothing west-bound by weater from Baie Comeau.

Mr. Horner: What part of the icebreaker cost does your company handle? None at all?

Mr. Savage: No.

Mr. Horner: Going on the eastward movement?

[Interpretation]

Québec soit classée comme territoire choisi aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Avez-vous fait une évaluation, en faisant cette recommandation, du coût ou du montant de subsides que le gouvernement devrait vous donner si l'on devait appliquer cela dans les conditions actuelles?

M. Savage: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. Allmand: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Vous avez parlé du coût du service des brise-glaces? Est-ce que vous participez actuellement au coût du service de brise-glaces?

M. Savage: Monsieur Horner, je n'ai pas parlé du coût des brise-glaces. Ce que nous déclarons dans le mémoire, c'est qu'avant 1958, jusqu'au moment où les machines ont été mises en œuvre à Baie-Comeau, nous avons entreposé notre papier journal à Baie-Comeau et à ce moment-là il y a eu une association qui s'est formée: l'Association du progrès du Bas-Saint-Laurent. Notre compagnie est membre fondateur de cette association et par l'intermédiaire de cette association, nous avons demandé le service de brise-glaces qui est toujours utilisé aujourd'hui. Grâce à ce service, nous pouvons expédier à longueur d'année le papier journal à l'Est de Baie-Comeau.

M. Horner: C'est uniquement vers l'Est?

M. Savage: Oui, monsieur.

M. Horner: Les brise-glaces ne vous aident donc pas à expédier quoi que ce soit par eau vers l'Ouest?

M. Savage: Non, nous ne pouvons rien expédier par eau vers l'Ouest de Baie-Comeau.

M. Horner: Quelle partie du coût des brise-glaces payez-vous? Aucune partie?

M. Savage: Non.

M. Horner: Et avec l'est?

[Texte]

Mr. Savage: No.**Mr. Horner:** Other than the fact you strengthened your ships?**Mr. Savage:** That is right. The association meets with the Department of Transport every year and discusses the problem of winter navigation in the gulf and we are meeting again this year. The DOT has asked the industry to provide ice-strengthened vessels so that they can be ably assisted by their fleet of icebreakers. We have only concerned ourselves with winter navigation west of Baie Comeau.**Mr. Horner:** You suggested to the Committee that you would be moving perhaps a little over one-fifth of your production, 100,000 tons. Do you think that the operating cost of a rail car ferry service would nearly pay for itself or would that also be subsidized by the government or by the railroad companies? In other words, do you have enough tonnage there pay for the service that you are asking for?**Mr. Savage:** I do not really understand how rate-making is done in the railroads.

• 1140

Mr. Horner: That is a pretty big puzzle.**Mr. Savage:** I just do not know. All I am saying here is that we have 90,000 to 100,000 tons to go to Chicago and we have perhaps another 40,000 tons which could be spread around. That 140,000 tons could be offered to the railroads out of Baie Comeau on an all-year-round basis, not just in the winter months.**Mr. Horner:** Yes.**Mr. Savage:** We would not ship that quantity by water. It is all business that will go to the railroad.**Mr. Horner:** You are before this Committee as what might be termed a high-class lobby, in a sense, and I am trying to determine what the cost is going to be. Have you assessed what the cost to the taxpayer is going to be? The CNR have operated at a loss and we do not want to burden them with any more requirements which may increase their loss.

Are you coming before the Committee with a paying proposition? Are you saying that you believe the railroads will make money once we the government or we the taxpayers build them the ships which would allow them to carry their rail cars or are you saying to the Committee that you believe the government or the railroad should build the ships

[Interprétation]

M. Savage: Non.**M. Horner:** Sinon que vous avez renforcé vos navires?**M. Savage:** C'est exact. L'Association se réunit chaque année avec le ministère de Transports et étudie le problème de la navigation hivernale dans le golfe. Nous nous réunirons encore cette année. Le ministère des Transports a demandé à l'industrie de fournir des navires qui viendront en aide aux brise-glaces. Nous ne nous intéressons qu'à la navigation d'hiver vers l'Ouest de Baie-Comeau.**M. Horner:** Vous avez déclaré au comité que vous expédieriez un peu plus que le cinquième de votre production, soit environ 100,000 tonnes. Croyez-vous qu'un tel service serait rentable ou qu'il faudrait des subsides du gouvernement ou des compagnies de chemin de fer? En d'autres termes, transportez-vous suffisamment de marchandises pour être en mesure de payer pour le service que vous demandez?**M. Savage:** Je me demande comment on fixe le tarif des chemins de fer.**M. Horner:** C'est assez compliqué.**M. Savage:** Je l'ignore. En fait, 90,000 et 100,000 tonnes pourraient être expédiées à Chicago, et quelque 40,000 autres tonnes vers différents endroits sur le parcours. Ces 140,000 tonnes pourraient être ainsi offertes aux chemins de fer à l'extérieur de Baie-Comeau pour toute l'année et non pas seulement durant les mois d'hiver.**M. Horner:** Oui.**M. Savage:** Nous n'expédierions pas cette quantité par eau. Tout cela irait aux chemins de fer.**M. Horner:** Ce Comité constitue dans un sens une salle de négociation de première classe et j'essaie de déterminer quel en sera le prix. Avez-vous évalué quel coût cela représenterait pour les contribuables? Le CN a fonctionné à perte et nous ne voudrions pas les accabler d'autres exigences qui pourraient augmenter leurs pertes.

Venez-vous offrir au Comité de payer pour ce service? D'après vous le service des chemins de fer sera-t-il rentable lorsque le gouvernement, c'est-à-dire les contribuables construisaient les transbordeurs de trains? Croyez plutôt que le gouvernement ou les chemins de fer assurent eux-mêmes ce service et que vous assurerez la moitié des frais d'entretien

[Text]

and provide you with the railcar service, and that you will cover half the maintenance costs or that the freight on that paper will cover half? I am trying to arrive at an estimate of how much it is going to cost the CNR or the taxpayers of Canada to provide this railcar service for which you are asking. Will the costs of operation be covered?

Mr. Savage: We are saying, Mr. Horner, that the North Shore has no rail facility at this point.

Mr. Horner: Yes.

Mr. Savage: Perhaps the railroads can run a profitable rail service to the North Shore where the very large industry is located. I do not know whether the railroads can make money, but we are saying we think it would help develop the North Shore, and here are 140,000 tons to start with. I cannot tell you the cost to the CNR and whether it is going to cost the taxpayers any money. I do not know.

Mr. Horner: Have you made any in-depth studies with the CNR? I understand there is a feasibility study being carried on by you people right now, or is it by the CNR?

Mr. Savage: No, we were mentioning only our own studies of how much it would cost us in Baie Comeau.

Mr. Horner: But before coming to this Committee, surely you have gone to the CNR or the CPR and told them that if they put a service in, you will guarantee them 140,000 tons. Surely you have gone to them. What was their reply?

Mr. Savage: They are making a study too.

Mr. Horner: Before the studies come out, in all fairness to you, Mr. Savage, we can hardly rule on the question. I can hardly say that this Committee should recommend to the government that we provide a railcar service until I see the studies. I think we should wait and see the studies before we rule. I think you are asking a lot if you think we can make any decision in this Committee.

The Chairman: Are you through Mr. Horner?

Mr. Horner: Yes.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I might say I was one of the members of the Committee that went to the North Shore and I must say we enjoyed seeing these company towns and the

[Interpretation]

ou que le transport du papier en couvrira la moitié? J'essaie d'établir le coût de ce service pour le CN ou les contribuables canadiens. Est-ce que les frais d'exploitation seront couverts?

M. Savage: Monsieur Horner, la Côte Nord ne dispose pas des services ferroviaires à l'heure actuelle.

M. Horner: Oui.

M. Savage: Les chemins de fer peuvent éventuellement assurer un service rentable sur la Côte Nord où l'ensemble de l'industrie est situé. Je ne sais pas si le service peut être rentable, mais à notre avis, cela aiderait au développement de la Côte Nord et nous vous offrons déjà 140,000 tonnes. Je ne pourrais dire ce qu'il en coûterait au CN, ni si le contribuable devra y participer. Je l'ignore.

M. Horner: Avez-vous fait une étude exhaustive en collaboration avec le CN? Je sais que vous êtes en train de faire une étude de rentabilité ou la faites-vous en collaboration avec le CN?

M. Savage: Non, nous mentionnions l'étude que nous faisons sur les dépenses à rencontrer à Baie Comeau.

M. Horner: Avant de venir au comité, vous vous êtes certainement adressé au CN ou au CP, et leur avez dit que s'ils inauguraient le service vous étiez prêt à leur garantir le transport de 140,000 tonnes. Qu'ont-ils répondu?

M. Savage: Ils sont en train de faire une étude.

M. Horner: En toute franchise, avant que le résultat de ces études soit connu, nous ne pouvons prendre de décision. Il m'est difficile de dire que le Comité devrait recommander au gouvernement de mettre sur pied un service de transbordement de train avant de voir le résultat de ces études. En demandant au Comité de rendre une décision à ce sujet vous exigez peut-être trop de lui.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Horner?

M. Horner: Oui.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, je faisais partie du groupe qui s'est rendu visiter sur la Côte Nord et j'ai beaucoup apprécié la vue de ces villes industrielles et du développement

[Texte]

area that is being developed there. I would say that we should congratulate the companies that have gone in there and the wonderful job they are doing of setting up these companies.

In spite of the good facilities you have provided and the comfortable houses and things like that, do you have quite a big turnover of labour?

Mr. Baril: No sir, our turnover of labour is very low.

Mr. Howe: In other words, the people who go there stay there.

Mr. Baril: That is right, sir.

Mr. Howe: I see. Do you find much dissension or dissatisfaction among your people due to the fact that the facilities for getting in and out are small?

p 1145

Mr. Baril: Yes, there has been criticism and dissatisfaction on the part of the public because of inadequate facilities for travelling from the North Shore to the South Shore. Right now there is a ferry boat, as you know, operating between Matane and Baie Comeau. There used to be one between Rimouski and Baie Comeau, but it ceased operating last year. These facilities are a bit better than they were, but they are not quite adequate yet, so there is some dissatisfaction on the part of the public regarding them.

There is quite a large number of people travelling from the South Shore to the North Shore. The South Shore is a source of supply of manpower for the North Shore.

Mr. Howe: Do you use the present facilities to ship any of your newsprint?

Mr. Baril: No, sir, we do not because we would have to handle the paper too often. We would have to load the paper on trucks or on our own flatcars and unload it into the ship and then on the South Shore we would have to rehandle it again. As you know newsprint cannot be rehandled too often. There would be excessive damage and it is also very costly to handle newsprint several times.

Mr. Howe: In these studies you are considering only the feasibility of the car ferry. You are not going into the question of roads or railroads that would link Baie Comeau with the West. Are you making a study of the railroad or the possibility of good roads going to there?

Mr. Baril: Railroads, you mean, sir?

21166-24

[Interprétation]

de la région. A mon avis, il faudrait féliciter les industries qui sont allées s'établir dans cet endroit pour leur merveilleux travail.

Malgré les excellentes installations que vous avez fournies, les maisons confortables et autos, y a-t-il un assez fort renouvellement de la main-d'œuvre?

M. Baril: Non, il est assez faible.

M. Howe: Autrement dit, les gens y vont et y restent.

M. Baril: C'est cela.

M. Howe: Est-ce que les gens sont assez insatisfaits ou mécontents à cause de la rareté des arrivées et des départs?

M. Baril: Oui, le public a formulé beaucoup de critiques et de mécontentement à cause de la rareté des services de transports entre la Côte Nord et la Rive Sud. Il y a maintenant un traversier entre Matane et Baie-Comeau. Il y en avait un entre Rimouski et Baie-Comeau, mais le service a été abandonné l'an dernier. Ces installations se sont un peu améliorées, mais elles sont encore loin d'être satisfaisantes et le public n'en est véritablement pas satisfait.

Plusieurs personnes voyagent entre la Côte Nord et la Rive Sud, source d'approvisionnement de la main-d'œuvre de la Côte Nord.

M. Howe: Vous servez-vous de ces services pour transporter le papier-journal?

M. Baril: Non, car il faudrait manipuler le papier trop souvent. Il faudrait charger le papier-journal sur des wagons en plate-forme, le décharger dans des navires et le manipuler à nouveau sur la Rive sud, alors qu'il n'est pas bon de le faire. Il y aurait trop de dommages et cela serait beaucoup trop dispendieux.

M. Howe: Vous y étudiez la rentabilité d'un service de transbordement de trains. Vous n'avez jamais envisagé la construction de routes ou de chemins de fer qui relieraient Baie-Comeau à l'Ouest. Envisagez-vous la possibilité de construire d'excellentes routes ou des chemins de fer?

M. Baril: Vous dites des chemins de fer?

[Text]

Mr. Howe: A railroad or highways.

Mr. Baril: Highways exist now, sir, west of Baie Comeau. From Quebec City to Baie Comeau there is a highway and this highway extends to Sept Isles. There is no actual problem about highways.

Mr. Howe: You have good motor transport in and out of there.

Mr. Baril: Yes sir, that is right. The only problem or the only disadvantage that we have on the North Shore is that we do not have rail facilities and this is very acute for us in wintertime. We cannot now ship newsprint westbound, as Mr. Savage was saying. We cannot ship newsprint at a reasonable cost westbound.

This is what we would like to have. We feel that the North Shore right now is isolated in regard to the service that is available everywhere else, on the South Shore or in the Maritime Provinces, and we are one of the few areas or regions in the Province of Quebec or even in Canada that are not serviced by railroad facilities. This is our point.

Personally I think it is early to say whether such a service would be economical or could finance itself, but this is being studied. I think personally—and this is the reason why we are asking here to be incorporated into this special region—that it would have to be receive assistance from the federal government.

Mr. Howe: Even if the railroads did put in a ferry service, the majority of the consumer supplies that are being used would still come in by truck.

Mr. Baril: I would think so. It would all depend on the rates. It is difficult to say right now, but I think it depends on the rates. As everywhere else, there is still heavy traffic by truck. There is no question about that, even in areas that are connected with railheads.

Mr. Howe: This is why many railroad services are not paying today. It is because they cannot compete with the truck transport.

Mr. Baril: Most other large industries, sir, in the province and in Canada are serviced by railroad facilities. This is another problem, you know. You are talking of consumer freight, freight for stores, but in our case we are talking about large tonnages of industrial freight.

[Interpretation]

M. Howe: Un chemin de fer ou des autoroutes.

M. Baril: Il existe déjà des autoroutes à l'ouest de Baie-Comeau. De Québec à Baie-Comeau il y a une autoroute qui s'étend jusqu'à Sept-Îles. Nous n'avons donc pas de véritable problème avec les routes.

M. Howe: Vous avez donc un excellent service de transport au moyen de véhicules motorisés.

M. Baril: Oui, c'est exact. Mais le seul désavantage, c'est qu'il n'y a pas d'installation ferroviaire, ce qui nous cause beaucoup d'ennuis en hiver. Comme le disait monsieur Savage, nous ne pouvons plus expédier du papier-journal vers l'Ouest à un prix raisonnable.

Voilà ce que nous aimerions obtenir. À notre avis, comparativement aux services offerts ailleurs sur la Côte Nord ou dans le Maritimes, la Côte Nord est isolée car c'est l'une des rares régions au Québec ou même au Canada à ne pas être desservie par le rail. Voilà le fondement de notre présentation de ce matin.

Nous ne pouvons pas encore affirmer que ce service serait rentable, mais ce sujet est l'étude. Nous demandons que la Côte Nord soit reconnue comme territoire choisi parce qu'à mon avis, il faudrait compter sur l'aide du gouvernement fédéral pour réaliser ce projet.

M. Howe: Même si les compagnies de chemins de fer inauguraient un service de transport, la majorité des denrées arriveraient tout de même par camion.

M. Baril: Je le croirais. Tout dépendrait des tarifs, même s'il est difficile de le dire pour l'instant. Mais partout ailleurs, il y a encore un grand transport des marchandises par camion. Cela ne fait aucun doute, même dans les régions reliées par des têtes de ligne.

M. Howe: C'est pourquoi plusieurs services ferroviaires ne sont pas rentables aujourd'hui. Ils ne peuvent concurrencer avec le transport par camion.

M. Baril: La plupart des grandes industries de la province et du Canada sont desservies par les chemins de fer. C'est un autre problème. Vous parlez du transport des marchandises des particuliers, des magasins, mais nous parlons du transport d'un fort tonnage de marchandises, soit en quantités industrielles.

[Texte]

1150

[Interprétation]

Mr. Howe: Do you have to stockpile a lot of your newsprint during the winter season at the present time?

M. Howe: Devez-vous accumuler beaucoup de papier-journal en hiver?

Mr. Baril: I did not hear the question.

M. Baril: Je n'ai pas compris votre question.

Mr. Howe: You stockpile your production during the winter?

M. Howe: Vous entreposez la production de papier-journal durant l'hiver?

Mr. Baril: Right now we have to stockpile our production made for our customers located West of us. This is not very satisfactory for them or for us, too. This will become more critical when we have our number four machine in operation when the production will be much higher and we will have a greater percentage of our customers located towards the West.

M. Baril: Nous devons entreposer la production destinée aux clients qui sont situés à l'ouest de Baie Comeau. Cela n'est toutefois, pas satisfaisant ni pour eux, ni pour nous. La situation s'ensuivra lorsque notre quatrième machine fonctionnera, car la production serait alors beaucoup plus élevée et un plus grand pourcentage de clients seront situés à l'Ouest.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Blouin.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, je n'ai pas de questions à poser au témoin de la *Quebec North Shore Paper Company* ici aujourd'hui, non parce que j'ai la prétention de connaître toutes les réponses mais je pense que j'en connais au moins une bonne partie. Je voudrais faire remarquer aux membres du Comité que j'ai mentionné, il y a quelques temps, à la Chambre des communes les besoins de transport de la Côte Nord. Vous arrêtez à la page 846 des Débats de la Chambre des communes, dans l'édition du 14 novembre dernier l'exposé que j'ai fait au sujet du

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I have no questions to put to the witness for the *Quebec North Shore Paper Company* here today because I do not pretend to know all the answers either, but I do think I know a good part of the answers.

I would like to point out to the members of the Committee that I have mentioned some time ago in the House of Commons the transportation needs of our North Shore. And you will see on page 846 of Hansard of November 14, 1969, the statement I made in the House in connection with

Bill C-7 autorisant l'octroi des sommes d'argent nécessaires pour combler les déficits du Canadien-National.

Bill C-7 authorizing grants of necessary moneys for the deficit of the Canadian National Railway.

pense qu'une bonne partie de ce qui se discute aujourd'hui l'a été en Chambre. Je voulais mentionner ceci aux membres du Comité.

I think a good part of what we are discussing here today was discussed in the House of Commons. I wanted to mention this to the members of the Committee.

Le président: Merci, Monsieur Blouin. Monsieur Portelance?

The Chairman: Thank you, Mr. Blouin. Mr. Portelance?

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Baril, en expédiant la marchandise par la Rive Sud, puis comme vous avez l'intention, votre but principal n'est-il pas justement de bénéficier des taux spéciaux d'escompte dont on profite en expédiant dans les Maritimes?

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Baril, by shipping goods by the South Shore, would your main purpose be to benefit from special discount rates obtained through shipping to the Maritimes?

M. Baril: Je dirais non et oui. Actuellement on voit que c'est l'un des seuls moyens que nous ayons de rejoindre un chemin de fer, que ce soit sur la Rive Sud ou sur la Rive Nord, à un point où se rend le chemin de fer

Mr. Baril: I would say yes, and no. At the present time, we see that this is one of the only means that we can tie in with the railway, either on the South Shore or on the North Shore, i.e. at a point where the railway

[Text]

est accessible. Je ne sais pas si cela répond à votre question, Monsieur Portelance?

M. Portelance: Mais de cette manière-là, vous bénéficieriez des réductions prévues par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. Baril: En effet.

M. Portelance: Utilisez-vous le système de cadres pour expédier votre marchandise?

M. Baril: Pas encore, monsieur Portelance, mais nous étudions ce mode d'expédition aussi.

M. Portelance: Avec ce système, un bateau peut facilement transporter les cadres jusqu'à une voie ferrée sans transporter nécessairement tout le wagon.

M. Baril: Là encore monsieur Portelance, je crois que cette question est globale. L'important c'est d'établir des tarifs qui soient compétitifs, pour les gens de la Côte Nord aussi bien que pour les gens de la Rive Sud ou d'ailleurs au Canada. Nos déboursés sont plus considérables parce que notre usine est située sur la rive nord du St-Laurent où il n'y a pas d'accès à des voies ferrées, comme partout ailleurs au Canada. Et c'est un problème, car la voie ferrée est notre seul moyen d'expédition en hiver. Nous serions prêts à utiliser un tel service même l'été si on pouvait l'établir, mais en hiver la voie ferrée est notre seul moyen d'expédier des marchandises vers l'Ouest.

M. Portelance: Mais la navigation fonctionne entre Baie Comeau et la Rive Sud, en hiver.

M. Baril: Oui, c'est exact.

M. Portelance: Et le système de cadres serait exactement le système à utiliser...

M. Baril: Oui, certainement.

M. Portelance: Parce que les bateaux peuvent facilement les transporter de l'autre côté. Est-ce que vous faites des livraisons par camion?

M. Baril: Nous ne faisons aucune livraison par camion, parce que les tarifs seraient prohibitifs, monsieur Portelance. Il y a aussi la distance et la quantité. Le volume de nos expéditions est trop grand pour rendre l'expédition par camion rentable.

M. Portelance: Il y a des camions qui transportent les cadres, cela se fait à Montréal.

[Interpretation]

is accessible. I do not know if this answer your question, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: But in that way you would benefit from the Maritime Freight Rates Act which is not the case at the present time.

Mr. Baril: That's right.

Mr. Portelance: Do you use the container system for shipping?

Mr. Baril: Not yet, Mr. Portelance, but we are also studying this method of shipping.

Mr. Portelance: With that system, a ship can easily carry the containers across up to a railway without necessarily having to transport the entire railway-car.

Mr. Baril: Here again, Mr. Portelance, I think this is an overall question. What is important here is to establish tariff rates which would be competitive for the North Shore people and the South Shore people elsewhere in Canada. Our expenses are higher because our factory is on the North Shore, where there is no railway accessibility like in the rest of Canada. And this is a problem because the railroad is the only way we have of shipping in the winter months. We would be ready to use such a service even in summer if it could be set up, but in the winter the railroad is our only way to ship goods towards the west.

Mr. Portelance: But there is navigation between Baie Comeau and the South Shore during winter.

Mr. Baril: Yes, sir.

Mr. Portelance: And the system of containers would be a good system to use...

Mr. Baril: Certainly.

Mr. Portelance: Ships could easily carry them to the other side. Do you deliver by truck?

Mr. Baril: No, because the rates would be prohibitive, Mr. Portelance, we cannot ship that way on account of the distance and the volume of our shipments are too great to make truck shipment profitable.

Mr. Portelance: There are trucks which carry containers. This is done in Montreal.

[Texte]

Mais votre volume d'expédition est trop gros pour utiliser le camion?

M. Baril: Le volume est trop gros, mais là encore il y a une question de coûts. Expédier par camion dans des cadres, jusqu'à Montréal, représenterait un coût additionnel prohibitif pour nous parce que nous demeurons sur la Côte Nord.

M. Portelance: Serait-il donc plus profitable de les envoyer par cadres jusqu'à Montréal même?

M. Baril: C'est difficile à dire, je crois...

This would have to be studied, Mr. Savage, whether it would be more profitable to ship by containers to Montreal and from there on by rail. It is difficult to say.

Mr. Savage: Mr. Portelance, studies of the movement of newsprint in containers, in the traditional container, is not very far advanced as yet. In the quantities of newsprint that we handle containers do not look to be the most economical method of moving newsprint. There are methods of handling newsprint in a container form without a container; in other words, by handling several rolls at a time, this is adapted to ship movement, but not in the actual boxes.

Mr. Portelance: It would be the same principle, I mean it could be as you just mentioned, without the boxes but in a load large enough to be used on a ship.

Mais maintenant, vous en expédiez de la marchandise vers l'Ouest. De quelle façon expédiez-vous?

M. Baril: Présentement, nos expéditions vers l'Ouest se font durant la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous expédions du début d'avril à la fin de novembre ou au début de décembre, mais après, c'est impossible d'expédier vers l'Ouest.

M. Portelance: Voulez-vous dire que vos clients achètent en quantité suffisante durant l'été pour que l'hiver, ils n'aient pas besoin de recevoir de marchandises?

M. Baril: Présentement, c'est le cas. Mais il devient de plus en plus difficile de le faire. Le marché du papier journal est compétitif; on ne peut pas exiger de nos clients qu'ils entretiennent pendant tout l'hiver parce que notre manufacture est située sur la Côte Nord et que nous ne pouvons expédier pendant l'hiver. Alors c'est un problème pour les indus-

[Interprétation]

But your volume of shipment is too great to use trucks?

Mr. Baril: Yes, the volume is too great. But there again there is the question of cost. If we were to ship by truck in containers to Montreal this would be an additional cost which would be prohibitive for us because we are on the North Shore.

Mr. Portelance: Would it be therefore more economical to send goods by container to Montreal?

Mr. Baril: This is difficult to say...

Il faudra étudier s'il serait plus rentable de faire le transport par cadres jusqu'à Montréal et de là par chemins de fer. C'est difficile à dire.

M. Savage: Monsieur Portelance, les études que nous faisons sur le transport du papier-journal par cadres, enfin les cadres classiques, ne sont pas encore très avancées. A cause de la quantité de papier-journal que nous devons transporter, il ne semble pas que les cadres n'offrent pas la solution la plus rentable de transport. Nous avons des méthodes de transport du papier-journal sous forme de cadre sans cadre: autrement dit, le transport de plusieurs rouleaux de papier-journal à la fois est adapté au transport par navire, mais pas avec les boîtes actuelles.

M. Portelance: Il s'agirait du même principe, enfin. Cela pourrait se faire sans boîtes, comme vous venez de le dire, mais en quantité assez considérable pour pouvoir le charger sur un navire.

But you are now shipping merchandise to the west. How do you ship it?

Mr. Baril: At the present time our shipments to the west are done during the navigation season along the St-Lawrence Seaway. We ship from the beginning of April to the end of November or the beginning of December, after which we can no longer ship to the west.

Mr. Portelance: Do you mean that your customers purchase in sufficient quantities during the summer so that in winter they do not need any merchandise?

Mr. Baril: At present this is the case. But it is becoming more and more difficult because you know that the newsprint market is competitive and we cannot demand that our customers stock and store all winter because our factory is on the North Shore and because we cannot ship during the winter. So this is a problem for the industries which are on the

[Text]

tries installées sur la Côte Nord. Les coûts d'expédition sont prohibitifs.

M. Portelance: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): As I understand it, on page 9 you suggest that if the provisions of the Atlantic Region Freight Assistance Act were extended to include the North Shore, east of Quebec City, it would be a major step in finding a solution for a lower cost transportation link for the North Shore as you state in page 3.

Just briefly, I want to clarify whether this refers principally to newsprint? Is there anything else produced there that your request could be of assistance for?

Mr. Savage: Naturally we are concerned with newsprint, but we do wonder whether the trucking rates on the North Shore can be more competitive by rail. It is true there are small vessels running west of Baie Comeau in the winter months too, which could be probably, and still are, economical but we do say a lower cost of transportation. We are just hoping that the installation of a rail ferry would, in fact, lower some of the costs which are perhaps being experienced right now by trucking and perhaps some by warehousing.

Mr. Thomas (Moncton): Assuming that you did get the rail ferry service you are asking for, what will be the distance from the terminal point on the South Shore to Lévis? Let us say the ferry goes to Matane or whatever the terminus happens to be on the South Shore, what would be the approximate distance from there to Lévis by rail?

Mr. Savage: It is about 200 miles.

Mr. Thomas (Moncton): The bulk of your newsprint, which is what you are mainly concerned with, goes where? The bulk of your newsprint is shipped where?

Mr. Savage: The bulk of our newsprint from Baie Comeau goes eastbound to New York and to Florida, but of the westbound tonnage, most would go to Chicago.

Mr. Thomas (Moncton): That total would be what?

Mr. Savage: It is about 1,800 miles.

Mr. Thomas (Moncton): I wonder, Mr. Savage, if possibly the Atlantic Region Freight Assistance Act is not overrated as a

[Interpretation]

North Shore. The cost of shipping is prohibitive.

Mr. Portelance: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Thomas.

M. Thomas (Moncton): Si je comprends bien, à la page 9, vous dites que si les dispositions de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique comprenaient l'inclusion de la partie de la Côte Nord s'étendant à l'est de Québec, cela marquerait une grande étape dans la découverte d'une solution au problème du transport économique qui se pose à la Côte Nord, comme vous le déclarez à la page 3.

J'aimerais savoir en peu de mots si cela a trait principalement au papier-journal? Cela pourrait-il aider au transport d'autres produits?

M. Savage: Nous nous intéressons surtout au papier-journal, mais on se demande si les taux de transport par camion sur la Côte Nord pourraient concurrencer avec les chemins de fer. C'est vrai qu'il y a de petits navires qui voyagent vers l'Ouest de Baie Comeau en hiver et qui pourraient toujours être utilisés de façon assez rentable, mais nous croyons qu'il est possible d'inaugurer un service de transport plus rentable. Nous espérons que la mise sur pied d'un service de transbordement par train pourrait peut-être réduire une partie des frais réservés à la livraison par camion et même à l'entreposage.

M. Thomas (Moncton): Supposons que vous obtenez un traversier pour le rail, quelle serait la distance du quai disons à Matane, sur la rive sud jusqu'à Lévis.

M. Savage: 200 milles environ.

Mr. Thomas (Moncton): Le gros de votre production, c'est cela qui vous intéresse, est expédié où?

M. Savage: A l'est, vers New York et la Floride. Mais à l'ouest, surtout à Chicago.

M. Thomas (Moncton): Qu'est ce que ça représente?

M. Savage: Environ 1,800 milles.

M. Thomas (Moncton): Je me demande, monsieur Savage, si on n'a pas exagéré l'importance de la Loi sur les subventions au

[Texte]

means of assistance to your area? This provides 30 per cent subsidy but only to that portion of freight moved within the select territory.

Mr. Savage: I appreciate that.

Mr. Thomas (Moncton): So if you were shipping freight 1,800 miles you would only get assistance on 250 miles of the 1,800 which is roughly what, one-sixth or one-seventh? Your assistance instead of being 30 per cent would be somewhere in the order of 4 or 5 per cent. Would that be a sufficient inducement to—would that be sufficient to ease your problems? It would ease it, yes, but would it solve it? Would it make you competitive with your competitors in Ontario? It is not 30 per cent. It would be cut down maybe to 3 or 4 per cent.

Mr. Savage: True, but at the moment to anyone outside the select territory at this point we have to get our product to that point before we start being competitive. In other words, we do not have a service from the end of this week. At the moment we are moving our last paper to Chicago for the season. We will not start again until the beginning of April, so we are unable to supply our customers in that point. We hope they have enough of our product. We cannot send them anything they might need; whereas, our competitors who are outside the select territory and ones, of course, who are in the select territory who have a railroad are able to do so. It is not only a question of economics which is a dreadfully important one, but we have no means of service either.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, well I was just trying to get the priority of the thing. Actually what I am suggesting is that the assistance under the freight rate act is probably less important than providing rail service.

Mr. Savage: I think I mentioned earlier, sir, that you know we cannot really comment on that because we are waiting for the railroads to finish their studies and say, "Look, this is what we can do for you from Baie Comeau." We, in our studies, will turn around and say, "Well, thank you very much, we would like to ship our tonnage by this method" or, "We just cannot afford it." We do not know that.

The Chairman: Mr. Corbin.

M. Corbin: La *Quebec North Shore Paper Company* n'opère-t-elle pas sa propre flottille de navires pour transporter le papier journal à New-York et à Chicago?

[Interprétation]

transport des marchandises dans la région atlantique en ce qui vous concerne. On y prévoit une subvention de 30 p. 100 mais réservée au fret transporté dans une région donnée.

M. Savage: Je sais.

M. Thomas (Moncton): ...Donc, si vous expédiez de la marchandise à 1,800 milles, la subvention ne s'appliquerait qu'à une distance de 250 milles, soit $\frac{1}{6}$ ou $\frac{1}{7}$ du trajet. La subvention serait donc de 4 ou 5 p. 100, au lieu d'être 30 p. 100. Cela améliorerait un peu votre situation, mais ne réglerait pas le problème. Pourriez-vous alors soutenir la concurrence avec l'Ontario. Il ne s'agirait pas de 30 p. 100, mais de 3 ou 4 p. 100.

M. Savage: Bien, mais présentement tous ceux qui sont à l'extérieur de la région désignée doivent d'abord transporter leur marchandise à ce point, avant de parler de concurrence. En d'autres mots, nous n'avons pas de service à compter de la fin de cette semaine. Nous faisons en ce moment notre dernière livraison de papier journal à Chicago. Nous ne reprendrons pas avant le début d'avril. Nous espérons que nos clients sont suffisamment pourvus, car nous ne pouvons pas leur expédier du papier journal. Mais nos compétiteurs qui sont hors de cette région privilégiée peuvent le faire par le rail. Ce n'est pas seulement une question économique—qui est extrêmement importante—mais aucun service ne nous est assuré.

M. Thomas (Moncton): Oui. Je voulais simplement faire valoir la priorité de la question. J'entends au fonds que l'assistance donnée en vertu de la Loi est peut-être moins importante que d'avoir un service de chemin de fer.

M. Savage: J'ai déjà dit, monsieur, que nous ne pouvons pas vraiment commenter cette question parce que nous attendons que les sociétés de chemins de fer aient terminé leurs études pour être en mesure de juger ce qui peut être fait pour la région de Baie-Comeau. En nous fondant sur notre propre étude, nous verrons s'il y a lieu, considérant le tarif, d'expédier notre papier journal de cette façon. Mais à l'heure actuelle, nous ne savons pas.

Le président: M. Corbin.

Mr. Corbin: Does the *Quebec North Shore Paper Company* not have its own fleet to carry its newsprint to New York and Chicago?

[Text]

M. Baril: C'est exact, monsieur Corbin, nous avons notre propre flotte, qui est actuellement gérée par M. Savage; c'est la compagnie de transport du Québec et de l'Ontario, une filiale à part entière de la *Quebec North Shore Paper Company* et cette flotte opère des bateaux sur les Grands Lacs.

M. Corbin: Ces navires transportent-ils uniquement du papier journal et du grain?

M. Baril: Ils transportent aussi du grain, monsieur Corbin.

M. Corbin: Au retour vers Sept-Îles?

M. Baril: C'est cela.

M. Corbin: A supposer qu'une étude du CN démontre la rentabilité d'un service de transbordement entre la Côte Nord et Matane, qu'arrivera-t-il à vos navires qui font le trajet Sept-Îles-Chicago par voie maritime?

Mr. Baril: I will ask Mr. Savage to answer because he is directly responsible for this part of the operation.

Mr. Savage: In all probability, Mr. Corbin, if we were able to satisfactorily move our newsprint by means of a rail ferry then we would have little use for our fleet from then on.

Mr. Corbin: You would supposedly dispose of it completely?

Mr. Savage: That is right.

Mr. Pringle: Could I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: I am suggesting that you said only one-fifth of your paper would move by the rail ferry, then how is the...

Une voix: Durant l'hiver.

Mr. Savage: No, no. About 500,000 tons will be produced in Baie Comeau—that is what we said in the brief—that is, by the end of 1970. We expect to ship—this is all year round now—we expect to ship 90,000 tons of that to Chicago and about another 40,000 tons, which we feel would move in small quantities to other destinations, which would go by rail ferry. The remainder all goes to New York and Florida by ship, eastbound.

Mr. Pringle: Is that not your fleet, or is that another?

Mr. Savage: That is right. We use time charter ships for that actually, and we would

[Interpretation]

Mr. Baril: That is so, Mr. Corbin, we do have our own fleet which is managed at present by Mr. Savage. It is the Quebec-Ontario Transportation Company which is a wholly owned subsidiary of the Quebec North Shore Paper Company. This fleet operates ships on the Great Lakes.

Mr. Corbin: Do these ships carry newsprint and grain only?

Mr. Baril: They also carry grain.

Mr. Corbin: On the return trip towards Sept-Îles?

Mr. Baril: That's right.

Mr. Corbin: Let us suppose that CN studies showed the feasibility of a ferry service between the North Shore and Matane, what would then happen to your ships that travel between Sept-Îles and Chicago by the Seaway?

M. Baril: Je m'adresse à M. Savage de qui relève directement cet aspect de la question.

M. Savage: Selon toute probabilité, monsieur Corbin, si nous réussissions à expédier notre papier journal par le service de transbordement de train, nous n'aurions pratiquement plus besoin de notre flotte.

M. Corbin: Je suppose que vous en disposeriez?

M. Savage: Oui.

M. Pringle: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: M. Pringle.

M. Pringle: Vous avez dit que seulement un cinquième de votre papier journal serait expédié par chemin de fer, alors comment...

An hon. Member: During the winter.

M. Savage: Non, non. Environ 500,000 tonnes seront produites à Baie Comeau—c'est ce que nous avons dit dans notre mémoire—en fin d'année 1970. Nous nous attendons à expédier au cours de l'année cette fois—90,000 tonnes de cette production à Chicago et 40,000 tonnes vers d'autres destinations par transbordement de train. Le reste sera expédié par bateau à New York et en Floride.

M. Pringle: S'agit-il de notre flotte ou d'une autre?

M. Savage: Nous nolisons pour ça des navires de la Quebec and Ontario Transportation

(Texte)

continue to use those vessels. We are talking about the vessels owned by Quebec & Ontario Transportation Company Ltd. which are lake-type vessels which were built around our lake movement. We also have a paper-mill in Thorold, Ontario and we ship newsprint from there, too.

Mr. Corbin: I have another related question, Mr. Chairman. You stated in your brief on pages 7 and 8 that in 1967 the total amount of tonnage moved by ships to some three ports of the North Shore amounted to 159,000 tons easterly and just about 104,000 tons in a westerly direction. Is this right? I put together 14,000 tons with the 90,000 tons of paper. What I am wondering is whether other people or companies than yourself and your own ships would be affected by a loss if we had the train ferry service to Matane?

Mr. Savage: I think those figures are DBS figures for that year. That is only potential tonnage.

Mr. Corbin: Well, no, these are 1967 figures.

Mr. Savage: Yes, they are true figures, but they are only potential tonnage for a rail service.

Mr. Corbin: Oh, I see.

Mr. Savage: It does not necessarily follow that it is more economical for the consignee or the shipper of those goods to use the rails. He may still continue to use the other services.

Mr. Corbin: Fine, but I am still wondering though in a very general way if we did have this ferry service to the South Shore, it would affect other shipping, Maritime shipping concerns, to a very great extent that perhaps they also would have to think of closing their books perhaps.

Mr. Savage: If the rail service appears, there is no question that the tonnage presently being moved by ship and truck I assume would draw away from the other media, but by the same token, by introducing the rail service you might be introducing other areas which would develop more industry and more commodities on the North Shore.

Mr. Corbin: This is my final inquiry, Mr. Chairman. You mentioned that you have undertaken a study on your own and that CN is doing a study. Have you worked jointly with other companies on the North Shore to estimate the feasibility of year-round train ferry service or are you doing this strictly on your own?

[Interprétation]

Company. Nous avons aussi une fabrique de papier à Thorold, Ontario, d'où nous expédions du papier journal.

M. Corbin: J'ai une autre question, monsieur le président. Vous dites aux pages 7 et 8 de votre mémoire que, en 1967, le tonnage expédié par navires vers trois ports de la rive nord s'élevait à 159,000 tonnes, et environ 104,000 tonnes vers l'ouest. Est-ce exact? J'additionne 14,000 tonnes et 90,000 tonnes. D'autres entreprises, d'autres personnes seraient-elles affectées, vous et votre flotte mis à part, par l'introduction d'un service de transbordement de train vers Matane?

M. Savage: Ce sont là, je crois, les chiffres publiés pour cette année-là pour le BFS. C'est un tonnage possible.

M. Corbin: Pardon, ce sont des chiffres pour 1967.

M. Savage: Oui, les chiffres sont exacts, mais il s'agit d'un volume de marchandises possible en vue du transport par service de transbordement de trains.

M. Corbin: Je vois.

M. Savage: Il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il sera plus économique d'utiliser le rail. D'autres moyens de transports continueront peut-être à être utilisés.

M. Corbin: Bien. Mais si nous avions ce service de transbordement de trains vers la rive sud, les autres compagnies de transport, dans les provinces maritimes par exemple, s'en ressentiraient peut-être au point de se retirer des affaires.

M. Savage: Si le service de transport par le rail est établi, le tonnage transporté actuellement par navire et camion s'en trouverait réduit, mais, du même coup, on favoriserait l'expansion industrielle de nouvelles régions sur la Rive Nord.

M. Corbin: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez dit que vous aviez entrepris une étude et que le CN en avait entrepris une également. Avez-vous travaillé en collaboration avec d'autres entreprises de la rive nord pour étudier la rentabilité d'un service de transbordement de trains qui fonctionnerait à l'année longue sur la Côte nord?

[Text]

• 1210

[Interpretation]

Mr. Savage: We have done it on our own up to now, but we have asked other industries on the North Shore whether they could see any advantage in this. Indications are that they would see an advantage in having the rail service on the North Shore and I think they could provide figures of potential traffic, probably within these figures that you read here except they are not broken down into various industries.

Mr. Corbin: During our travels to the north shore in September, someone in Sept Îles mentioned that some six or eight years ago a feasibility study had been undertaken to determine *la rentabilité* of the train ferry service to Matane and it was then shown that this just would not be commercially and financially feasible and the whole thing was dropped. Were you involved at that time?

Mr. Baril: No, we were not involved at that time. I do not think there was any tonnage of paper included in their service at that time.

Mr. Corbin: This would have made a big difference.

Mr. Baril: A big difference, yes.

Mr. Corbin: Thank you.

Mr. Baril: Also I do not believe that they had considered anything from the Canadian-British Aluminium. I think they were just considering the community of Sept Îles. The big companies there do not have the type of products to ship that we have—at least I do not believe they have as much westbound material.

The Chairman: Mr. Blouin.

M. Blouin: Je pense que vous voulez parler des expéditions du minerai de fer à des endroits comme Sept-Îles et Port Cartier. Il n'est pas question d'expédier du minerai de fer par rail, parce qu'à ce moment-là, ce serait prohibitif.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Mr. Turner (London East): Mr. Savage, what size ferry do you think should be put in there? How many cars should it carry?

Mr. Savage: I will be able to tell you a little better in a couple of weeks but for our newsprint alone we are probably talking about a 12- to 14-car ferry.

Mr. Turner (London East): How many trips per day would it need to make?

M. Savage: Nous avons fait cette étude seuls, mais nous avons demandé à d'autres compagnies de la Côte nord si elles trouvaient avantageux un service de transbordement de trains sur la Côte nord. Elles pourraient, je crois vous fournir des chiffres quant au nombre d'usagers éventuels des chiffres qui se rapprocheraient peut-être de ceux qui sont mentionnés ici, mais qui ne sont pas donnés par industrie.

M. Corbin: Lors de notre voyage à Sept-Îles en septembre, j'ai entendu dire qu'on avait fait, il y a six ou huit ans une étude sur la rentabilité d'un service de transbordement de train vers Matane et il a été démontré que cela n'était pas rentable, et c'est pourquoi on a laissé tomber. Avez-vous participé à cette étude?

M. Baril: Non. Je ne crois pas qu'il ait alors été question du transport du papier journal.

M. Corbin: Cela aurait fait une grande différence?

M. Baril: Oui, en effet.

M. Corbin: Merci.

M. Baril: En outre, je ne crois pas qu'on ait tenu compte de la *Canadian-British Aluminium*. On s'est placé du seul point de vue de Sept-Îles. Les grandes entreprises n'ont pas là le genre de marchandises à expédier que nous avons—du moins je ne crois pas qu'elles aient autant de marchandises à expédier vers l'ouest.

Le président: Monsieur Blouin.

Mr. Blouin: I think you are referring here to the shipments of iron ore to places like Sept-Îles and Port Cartier. There is no question of shipping iron ore by rail. This would be prohibitive in cost.

The Chairman: Are there other questions, gentlemen?

M. Turner (London-Est): Monsieur Savage, de quelle importance ce service devrait-il être à votre avis—combien de wagons devrait-on pouvoir y mettre?

M. Savage: Je pourrais vous donner une meilleure idée dans deux semaines, mais en ce qui concerne le papier journal, il faudrait 12 à 14 wagons.

M. Turner (London-Est): Combien de voyages par jour?

[Texte]

Mr. Savage: It would only need a trip a day to carry our newsprint but if it got involved in carrying commodities other than our newsprint, you would need a bigger ferry and you would need to operate more than once a day, depending on the tonnage.

Mr. Turner (London East): What size boxcars would you require? Would you suggest using 50-, 60-, 75-ton?

Mr. Savage: Well, we normally talk about 50-ton boxcars for newsprint if they are available.

Mr. Turner (London East): You would use approximately 125 cars a month.

Mr. Savage: That is right.

Mr. Turner (London East): How much traffic other than newsprint do you think this ferry would be able to handle?

Mr. Savage: Well, I just cannot answer this question because we have not gone into an in-depth study of what would come in or what would go out. We have said to people on the north shore, as we have said here, that we think a rail ferry would be a tremendous advantage to the north shore, certainly as far as Quebec North Shore Paper Company is concerned. We have 140,000 tons of newsprint to move out of there. We are not doing a marketing study for the CNR or the CPR; we are hoping that the railroad in its business of being a railroad is assessing this tonnage and is able to evaluate whether a railroad is in fact an economical thing. We hope that this presentation to this Committee, Mr. Chairman, may be of some value to the railroads in evaluating their rates. We are just saying that we are interested and that we have this tonnage, which could grow.

Mr. Turner (London East): There is a possibility that other companies would use this service too.

Mr. Savage: I am sure of it.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

Mr. Benjamin: Would your Company be prepared to provide any guarantees of the length of time that this business would go to that rail ferry and, if so, for how long? Have you thought of this?

Mr. Savage: Oh, I think that is a very real situation, sir. The question was asked of me just now as to what we would do with our

[Interprétation]

M. Savage: Il suffirait d'un voyage par jour. Mais s'il faut aussi transporter autre chose, il faudra une barque traversière plus grande qui fera au besoin plus d'un voyage par jour.

M. Turner (London-Est): Quel genre de wagons entendez-vous utiliser: 50, 60, 75 tonnes?

M. Savage: On utilise ordinairement des wagons de 50 tonnes.

M. Turner (London-Est): Vous auriez besoin d'environ 125 wagons par mois?

M. Savage: C'est juste.

M. Turner (London-Est): Outre le papier journal quelle quantité de marchandises pourrait acheminer ce traversier?

M. Savage: Je ne saurais dire, car nous n'avons pas étudié le volume de marchandises destiné à ce point ou qui en proviennent. Nous avons dit aux gens de la rive Nord, comme nous l'avons dit ici, qu'un service de transbordement de trains profiterait certainement à toute la Rive Nord. Nous avons 140,000 tonnes de papier journal à expédier. Nous ne faisons pas une étude du marché pour le CN ou le CP; nous espérons que ces sociétés font leur propre évaluation fonctionnelle. Nous espérons que notre étude les aidera à établir la rentabilité de leurs services. Nous disons en résumé que nous sommes intéressés et que nous avons ce volume de marchandises qui peut augmenter.

M. Turner (London-Est): Il est toujours possible que d'autres entreprises utilisent ce service?

M. Savage: J'en suis assuré.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

M. Benjamin: Votre entreprise peut-elle fournir une garantie quant à la période de temps au cours de laquelle elle utiliserait ce service?

M. Savage: On m'a demandé tantôt, monsieur, ce que nous allons faire de notre flotte et j'ai répondu que l'avènement de ce service

[Text]

fleet and I said that in great probability we would not have any need for our fleet if we had a rail ferry. One of the great fears of industry is that of doing so much of a satisfactory arrangement, then dispensing with your own means of transportation and then all of a sudden things change in railroads—so that we would very much like to establish some kind of arrangement like that.

Mr. Benjamin: Would you want some kind of agreed charge arrangement?

Mr. Savage: Well, whatever is acceptable to the railroads and within the rules of the Transportation Act for that sort of movement.

Le président: Messieurs, s'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier MM. Baril et Savage pour la présentation de leur mémoire et pour avoir répondu aux questions.

Our next witness will be Mr. Tucker, of the Wabush Enterprises. Would you please come forward, Mr. Tucker and Mr. MacDonald.

Mr. McGrath, I think you were the one who made the motion on our trip to have these people back before the Committee.

Mr. McGrath: Yes, I did, Mr. Chairman, and I am grateful that these gentlemen were able to come. I would like to defer to my colleague, Mr. Peddle, who represents that constituency.

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tucker, to begin, would you outline for the Committee exactly what is the position of your Company in regard to the terminal facilities at Wabush.

Mr. Ira Tucker (Resident Manager, Wabush Enterprises): Our Company owns the air terminal and I have some figures here which I would like to start out with.

Mr. Peddle: When you say the terminal, do you mean just the building itself?

Mr. Tucker: The building itself, yes.

Mr. Peddle: Not the airport?

Mr. Tucker: No, not the airport.

Mr. Peddle: Do you own any of the navigational facilities or anything like that?

Mr. Tucker: None whatsoever.

Mr. Peddle: Simply the building.

Mr. Tucker: Simply the building. Now I have some figures here. I do not know if I

[Interpretation]

la supplanterait probablement. L'une des craintes de l'industrie, c'est d'opérer des changements dans ses moyens de transport et, soudain, de faire face à des changements qui surviennent dans les chemins de fer. Nous aimerions bien conclure un accord de ce genre.

M. Benjamin: Désirez-vous une convention quant au tarif?

M. Savage: Tout ce qui convient aux chemins de fer, en vertu de la Loi sur les Transports de ce genre de denrées.

The Chairman: Gentleman, if there are no more questions, I want to thank Mr. Savage and Mr. Baril for presenting their brief and for answering the questions.

Notre prochain témoin est M. Tucker de la Wabush Enterprises. M. Tucker et M. MacDonald, veuillez vous approcher. Monsieur McGrath, c'est vous qui, au cours de notre voyage, avez demandé que ces personnes reviennent devant le Comité?

M. McGrath: Oui, et je suis heureux qu'ils aient pu le faire. J'aimerais céder la parole à M. Peddle qui représente cette circonscription.

Le président: Monsieur Peddle.

M. Peddle: Merci, monsieur le président. Veuillez nous dire d'abord quelle est l'attitude de votre société concernant le service de terminus à Wabush?

M. Ira Tucker (Directeur sur les lieux de la Wabush Enterprises): Notre compagnie est propriétaire du terminus aérien et j'aimerais commencer par vous citer certains chiffres.

M. Peddle: Quand vous dites «terminus», entendez-vous les édifices seuls?

M. Tucker: Les édifices.

M. Peddle: Non l'aéroport?

M. Tucker: Non.

M. Peddle: Êtes-vous propriétaire de certaines des installations de navigation aérienne ou autres choses du genre?

M. Tucker: Aucunement.

M. Peddle: Seulement les édifices.

M. Tucker: Seulement les édifices. J'ai ici des chiffres. J'ignore si j'ai suffisamment

[Texte]

have enough copies to go around but this will indicate—Do you want these figures entered into the Minutes?

The Chairman: I think it would be a good idea to have Mr. Tucker read what he has on this paper so that it will be printed in the Minutes.

Mr. Tucker: Well, first of all, I would like to start off and show the capital cost of the building, the air terminal itself. We have land to the value of \$5,500; the building cost of \$120,000; furniture and equipment, \$12,000; a water line of \$23,500; and pavement-parking lot of \$6,000, for a total of \$167,000, less a grant received by us from the DOT of \$44,500. On the front page you will notice we have listed an operating statement of what it will take to operate the air terminal. The revenues at the moment are coming from two tenants only, namely, Eastern Provincial Airways and Quebecair, and the total revenue there comes to \$24,000, plus some miscellaneous income, for a grand total of \$25,000. The cost of operating that terminal is, salaries \$5,000; maintenance and supplies \$2,000; maintenance—snow clearance—\$1,000; insurance \$1,000; audit and legal fees \$500; bank charges, interest on long-term loan \$8,500; heat and light \$3,000, and depreciation \$12,850, which now results in an operating loss of \$8,850.

• 1220

Mr. Peddle: Then, Mr. Tucker, apart from the figures, will you tell the Committee what sort of an agreement you have with the Department? Do you have an agreement—a lease—with the Department of Transport?

Mr. Tucker: I honestly do not know. I do not think we have.

Mr. Peddle: Do you mean to suggest that this is a month-to-month arrangement?

An hon. Member: No, I think it is a five-year agreement.

Mr. Tucker: I do not know the contents of this grant—I did not bring it along with me—but the grant that gave us the \$44,500 probably would have had some terms in it, you see. I am sorry, I do not know the contents of it.

The Chairman: Mr. Peddle, may I interrupt. Does the Committee agree that these figures be appended to our report?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Peddle: So this \$24,000, Mr. Tucker, comes from the two air lines.

[Interprétation]

d'exemplaires pour tous. Voulez-vous les inscrire au procès-verbal?

Le président: Je crois que ce serait une excellente idée de demander à M. Tucker de nous faire lecture de ces chiffres pour que nous les inscrivions au procès-verbal.

M. Tucker: Je commence par le prix de l'édifice, du terminus aérien même—Nous possédons un terrain de \$5,500; un édifice de \$120,000, de l'équipement et des meubles pour \$12,000, un aqueduc de \$23,500, un terrain de stationnements pavé de \$6,000, ce qui s'élève à un montant total de \$167,000 moins une subvention du ministère des Transports de \$44,500. A la page 1, nous donnons ce qu'il en coûterait pour exploiter ce terminus aérien. Nos revenus proviennent présentement de Québecair et, de l'*Eastern Provincial Airways*, et s'élèvent à \$24,000, plus certains autres revenus divers, qui portent le montant à \$25,000. Les dépenses d'exploitation de cette aérogare sont: salaires et traitements, \$5,000; entretien et fournitures, \$2,000; enlèvement de la neige, \$1,000; assurances \$1,000; vérification des livres et frais légaux, \$500; frais bancaires, intérêt sur un prêt à long terme, \$8,500; chauffage et éclairage, \$3,000 et dépréciation, \$12,850, ce qui se solde par une perte de \$8,850.

M. Peddle: Monsieur Tucker, outre ces chiffres, pouvez-vous nous dire quelle est l'entente que vous avez avec le ministère des Transports? Avez-vous un bail avec le ministère des Transports?

M. Tucker: Je l'ignore, mais je ne le crois pas.

M. Peddle: Il s'agit donc d'une entente qui se renouvelle chaque mois?

Une voix: Je crois que c'est une entente qui se renouvelle à tous les cinq ans.

M. Tucker: Je ne connais pas tellement la teneur de cette subvention mais je sais que cette subvention qui nous a donné ces \$44,500 comprenait certains termes d'entente, dont je ne connais pas les détails.

Le président: Monsieur Peddle, permettez-moi de vous interrompre. Voulez-vous que nous portions ces documents en annexe à notre procès-verbal?

Des voix: D'accord.

M. Peddle: Alors, ce \$24,000 vient des compagnies aériennes en question.

[Text]

Mr. Tucker: Yes, the two air lines.

Mr. Peddle: I see. So you do not actually have an agreement with the Department of Transport.

Mr. Tucker: To my knowledge, we do not.

Mr. Peddle: That is rather strange.

Mr. MacDonald: I believe there was a five-year agreement some place or another, I am not too well up on it, but I think there was a five-year agreement with the Department of Transport.

Mr. Peddle: I think the whole question, Mr. Chairman, hinges on what is in that agreement.

Mr. Tucker: I am sorry, we did not get a copy of the brief you see and what transpired in Wabush.

Mr. Peddle: There was very little—I will lead up to this, then...

Mr. Tucker: Okay, very good.

Mr. Peddle: ...and this will give you the gist of the whole criticism that was made against your company in Wabush. Criticisms were levelled against your company by witnesses who appeared before the Committee in Labrador City and I quote from a brief presented by the President of the Royal Canadian Legion at Wabush, page 3033 of the evidence:

Number one, we want the Department of Transport to take over all airport facilities. The present conditions out here are like a pigpen. If you go out there you will find yourself walking into dirt up to your knees.

I would like to ask you, Mr. Tucker, if these criticisms are justified and I would refer specifically to what I just quoted from the evidence.

Mr. Tucker: I certainly do not, they are justified. I think I can call on assistance from Mr. McGrath at this point because I think you people saw the air terminal and the conditions that exist. I do not think those criticisms are justified.

Mr. Peddle: However, I think my question was well taken, Mr. Chairman, because we saw them on one occasion and I had to ask the witness that question. Are they generally justified or not?

Mr. Tucker: I think, in the past—and, of course, that was the reason, I think, for my

[Interpretation]

M. Tucker: Oui, de ces deux compagnies aériennes.

M. Peddle: Je vois. Vous n'avez donc pas d'entente avec le ministère des Transports?

M. Tucker: Non, pas à ma connaissance.

M. Peddle: C'est assez étrange.

M. MacDonald: Il s'agit d'une entente de cinq ans qui a été conclue avec le ministère des Transports.

M. Peddle: Ce qui faudrait savoir, ce sont les termes de l'entente.

M. Tucker: Nous n'avons pas de copie du mémoire et nous ne savons pas ce qui s'est passé à Wabush.

M. Peddle: Il s'est dit très peu de choses. Je vais donc vous parler...

M. Tucker: Bon, très bien.

M. Peddle: Voici les critiques qui ont été faites envers votre compagnie à Wabush; les témoins sont venus devant le Comité lorsque nous sommes allés à Labrador City et je vais citer le mémoire présenté par le président de la Légion canadienne à Wabush, page 3033 du compte rendu:

1) Nous voulons que le ministère des Transports reprenne à sa charge toutes les installations d'aéroports. La situation actuelle est déplorable. Si vous vous y rendez vous verrez qu'il vous faudra marcher dans la boue jusqu'aux genoux.

Alors, je voudrais savoir, monsieur Tucker, si ces critiques sont justifiées et surtout à l'égard de ce que je viens de citer.

M. Tucker: Je ne crois pas que cela soit justifié. Je fais appel au témoignage de M. McGrath car je crois que vous avez vu l'aéroport et les conditions qui y existent. Je ne crois pas que ces critiques soient justifiées.

M. Peddle: Je crois néanmoins qu'on a pris ma question en bonne part car nous avons vu ces installations à une occasion et j'ai dû demander au témoin cette question. En général, ces critiques sont-elles justifiées ou non?

M. Tucker: Je suis allé là à de nombreuses reprises, l'an passé et il est vrai que l'installa-

[Texte]

being there—there were some conditions, such as the building itself not being the cleanest on occasion, probably. This was brought on by several items. We had problems getting qualified employees—we now have them—to do the cleaning out of the place and when the terminal was used, I think, almost 23 hours a day, there was a certain amount of damage taking place, people were playing with the toilets and all the other facilities there. This did present a problem and, of course, as you can see from the operative report, it would be awfully expensive if we had to add another body to do a double shift in the place.

Mr. Peddle: This is where the contract would enter into it.

I have one other question, Mr. Chairman. The last time I was at Wabush at night, I noticed there was no lighting in the parking lot; it was as black as the inside of a hat. Does this come under the control of your company?

• 1225

Mr. Tucker: We have installed lights to the entrance, but the parking lot itself is not lighted.

Mr. Peddle: Would this be the responsibility of your company?

Mr. Tucker: I am not sure.

Mr. MacDonald: I think it is the responsibility of Northern Services.

Mr. Tucker: I think it would be the responsibility of Northern Airports, the company that is operating the airport.

Mr. Peddle: I have no further questions at the moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle. Yes, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: May I just ask one question before Mr. Pringle?

The Chairman: Yes, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: The first obvious question that comes to my mind is, why should Wabush Enterprises Limited operate a terminal which services 13,000 or 14,000 people, and why should you operate it at a loss?

Mr. Tucker: It looked like it might be a profitable venture in the beginning. However I do not know whether there is any other way of operating it.

Mr. McGrath: Are these figures—may I continue Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Go ahead and talk.

21166—3

[Interprétation]

tion était sale à certains moments. Cela est dû à plusieurs facteurs. Nous n'avons pas le nombre de personnes compétentes pour faire tous les travaux de nettoyage et lorsque l'aérogare était ouverte presque 23 heures par jour, il y a eu des dommages qui se sont produits dans les salles de bain et dans toutes les autres installations. Cela nous a causé des problèmes, naturellement, comme vous pouvez le constater d'après le rapport, et il serait très dispendieux d'avoir à ajouter une équipe de relève pour remédier à la situation.

M. Peddle: C'est pour cela que nous aurions besoin d'un contrat bien établi. Une autre question. Lors de ma dernière visite à Wabush, j'ai remarqué qu'il n'y avait pas d'éclairage dans le terrain de stationnement. Il faisait aussi noir que dans une mine de charbon. Est-ce que cet éclairage relève de votre compagnie?

M. Tucker: Nous avons des lumières à l'entrée, je crois, mais pas dans le terrain de stationnement lui-même.

M. Peddle: Est-ce que c'est votre compagnie qui est responsable de cela?

M. Tucker: Je ne suis pas certain.

M. MacDonald: Je crois que cela relève de Northern Services.

M. Tucker: Je pense que ce serait la responsabilité de Northern Airports, la compagnie qui exploite cet aéroport.

M. Peddle: Je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

Le président: Monsieur Pringle. Oui, monsieur McGrath?

M. McGrath: Puis-je poser une question avant celle de M. Pringle?

Le président: Oui, monsieur McGrath.

M. McGrath: La première question qui me vient à l'esprit, est la suivante: pourquoi la Wabush devrait-elle exploiter un aéroport qui ne dessert que 13,000 ou 14,000 personnes? Pourquoi devriez-vous l'exploiter à perte?

M. Tucker: Il semblait que ce serait une entreprise rentable au début. Toutefois je ne sais pas s'il y aurait une meilleure façon d'exploiter cet aéroport.

M. McGrath: Vous me permettez de poursuivre la question monsieur Pringle?

M. Pringle: Allez-y.

[Text]

Mr. McGrath: —that you gave to the Committee, Mr. Tucker for a fiscal year?

Mr. Tucker: They are projections on what it will take because the company owns other buildings as well.

Mr. McGrath: I wonder if you could speak up a little, Mr. Tucker?

Mr. Tucker: The company owns other buildings as well in the area, but this is a projection of what it takes to operate the air terminal itself. These are factual and would take in a fiscal year.

An hon. Member: Just a minute, please. Our translation people are having difficulty hearing.

Mr. McGrath: Why do you not just pack up and leave it?

Mr. Tucker: We would love to.

Mr. McGrath: Why do you not? You are losing \$8,000 or \$9,000 a year on it.

An hon. Member: Your time is up.

Mr. McGrath: No, I am getting to something here.

Mr. Tucker: I know it. Yes, we would love to.

Mr. McGrath: Have you told DOT that you want to get out?

Mr. MacDonald: We offered it to DOT approximately three years ago.

Mr. Tucker: Right.

Mr. McGrath: At that time did they offer to subsidize you for your loss?

Mr. Tucker: No, I am not sure of the conditions that they wanted at that time, but I think we offered to sell at cost, the building itself, which are the figures I quoted here. If I from what I understand, the Treasury Board would not approve the figures at that time or, at least, the cash to make the purchase for remember correctly, and this is strictly only the DOT. This is my understanding.

Mr. McGrath: That was three years ago?

Mr. Tucker: That was three years ago, that is right.

[Interpretation]

M. McGrath: Est-ce que ces chiffres que vous avez donnés au Comité, monsieur Tucker, sont pour un exercice financier?

M. Tucker: Comme la compagnie possède d'autres installations, ces chiffres sont des projections de ce que coûtera l'exploitation de l'aéroport.

M. McGrath: Auriez-vous l'obligeance de parler un peu plus fort, monsieur Tucker, s'il vous plaît.

M. Tucker: La compagnie possède d'autres installations dans cette région et ce sont là des projections de ce qui en coûtera pour exploiter l'aérogare elle-même. Ce sont des chiffres réels et qui se rapportent à un exercice financier.

Une voix: Un moment, je vous prie. Nos interprètes ont de la difficulté à entendre.

M. McGrath: Pourquoi n'abandonnez-vous pas cette exploitation?

M. Tucker: Nous en serions enchantés.

M. McGrath: Alors, pourquoi pas? Pourquoi perdre \$8,000 ou \$9,000 par année?

Une voix: Votre temps de parole est écoulé.

M. McGrath: Laissez-moi poursuivre. J'arrive à quelque chose d'important.

M. Tucker: Nous serions bien trop heureux de le faire.

M. McGrath: Alors, avez-vous dit au ministre des Transports que vous voulez cesser d'exploiter cet aéroport?

M. MacDonald: Nous l'avons offert, il y a trois ans, au ministère des Transports.

M. Tucker: C'est juste.

M. McGrath: A ce moment-là, le ministère des Transports vous a offert des subsides pour compenser vos pertes?

M. Tucker: Non. Je ne suis pas certain des conditions qu'ils nous offraient à ce moment-là. Nous avons offert de vendre nos installations et ces chiffres sont ceux que j'ai cités plus haut. Si ma mémoire me sert bien, je crois que le Conseil du Trésor n'a pas approuvé les sommes que nous demandions pour la vente ou du moins ils n'étaient pas d'accord sur la somme d'argent comptant demandée.

M. McGrath: Cela s'est passé il y a trois ans?

M. Tucker: Oui, c'était il y a trois ans.

[Texte]

Mr. McGrath: It strikes me as being a little bit unusual—I am sure other members of the Committee probably feel the same way—why a community of this size, dependent as it is upon air services, would have a terminal operated by a private company that, in fact, is losing money on the venture.

Mr. Tucker: Of course, I think the company itself is a profitable company because of the other interests.

Mr. McGrath: Yes, but this particular phase of it is not.

Mr. Tucker: This one, substantially, is a loss.

Mr. McGrath: This is all we are concerned with.

Mr. Tucker: That is right, it is a loss.

Mr. McGrath: The Committee is only concerned with the airport. When does your contract run out?

Mr. Tucker: I honestly do not know.

The Chairman: Mr. McGrath, I understood Mr. MacDonald to say that the contract was for five years.

Mr. MacDonald: I think there is some sort of a five-year agreement.

The Chairman: That means you have two more years to go. Am I right in saying that you have two more years to go?

Mr. MacDonald: I am not too sure of that, but I understood there was some sort of a five-year agreement either with Northern Airports or DOT, I am not sure.

Mr. Horner: You do not appear to be very worried about losing \$8,000 a year.

Mr. MacDonald: What can we do about it?

Mr. Horner: If I had a contract that was losing \$8,000 a year and I wanted out, I would know the exact day it was to end.

Mr. McGrath: Why do you not get out? Why do you not bring it to a head? I get the impression—and I say this in all fairness to these witnesses, Mr. Chairman, because I do not think the terminal is all that bad—sometimes people exaggerate when trying to make a point and I think this witness to whom Mr. Peddle referred—I do not think it is unfair for me to say—might have been

[Interprétation]

M. McGrath: Il me semble que c'est là une situation assez extraordinaire. Je suis certain que les autres membres du Comité seront d'accord. Pourquoi une telle collectivité qui dépend tellement d'une entreprise de transport aérien va confier ses services de transport aérien à une entreprise privée qui perd de l'argent.

M. Tucker: Je crois toutefois que la compagnie elle-même est une compagnie rentable à cause de ses autres intérêts.

M. McGrath: Oui, mais cette phase en particulier n'est pas rentable.

M. Tucker: Cette exploitation en particulier n'est pas vraiment rentable.

M. McGrath: C'est tout ce que nous voulions savoir.

M. Tucker: En effet, c'est une perte.

M. McGrath: Le Comité s'occupe uniquement de la question de l'aéroport. Quand votre contrat expire-t-il?

M. Tucker: Je l'ignore.

Le président: Je crois que M. MacDonald a dit que le contrat était un contrat de 5 ans.

M. MacDonald: Il s'agit d'une certaine entente qui doit durer 5 ans.

Le président: Cela veut dire qu'il vous reste encore deux ans. Est-ce juste?

M. MacDonald: J'en suis pas certain, mais je crois qu'il y a une certaine entente de 5 ans d'établie, soit avec *Northern Airports* soit avec le ministère des Transports.

M. Horner: Vous n'avez pas l'air très inquiet du fait que vous perdez \$8,000 par année.

M. MacDonald: Que pouvons-nous y faire?

M. Horner: Si j'exploitais une entreprise qui perdait \$8,000 par année et que je désirais l'abandonner, je connaîtrais la date exacte de l'expiration du contrat.

M. McGrath: Pourquoi ne pas vous en sortir? Pourquoi ne pas tirer les choses au clair? Pour rendre justice au témoin, il me semble que l'aéroport n'est pas si mauvais que cela. Souvent les gens exagèrent quand il s'agit de prouver leur point. Et je crois que le témoin dont parle M. Peddle a peut-être exagéré les choses pour pouvoir établir le fait que le ministère des Transports n'exploitait

[Text]

exaggerating the point in order to illustrate and drive home the fact that DOT was not operating this terminal and that they, in fact, should be operating it.

My next question is what is the capital worth of the terminal?

Mr. Tucker: It is \$122,000, taking...

• 1230

Mr. McGrath: That is what you would have to get from DOT, and this is what Treasury Board refused to approve.

Mr. Tucker: This is my understanding. I am not sure that...

Mr. MacDonald: Plus the cost of the water line.

Mr. Tucker: That is included.

Mr. McGrath: DOT have just recently built and are operating a terminal at Schefferville; is that right?

Mr. Tucker: I think the evidence will indicate that. Where is Mr. Blouin?

Le président: Monsieur Blouin, je crois que vous pourriez venir en aide au Comité, au sujet d'une question que l'on pose et sur laquelle vous êtes très bien renseigné, je crois. Je vais demander à M. McGrath de reposer sa question.

Would you put your question to Mr. Blouin?

Mr. McGrath: Does DOT operate the terminal at Schefferville?

Mr. Blouin: Yes.

Mr. McGrath: They just built a new one?

Mr. Blouin: The airstrip has been built for quite a few years, as you know, but the DOT is paving it; not now, it is too late in the season, but you remember when we landed there at Schefferville with the Committee, they were working on it; they were preparing it for paving, which will take place at the beginning of next year.

Mr. McGrath: There is a new building there, as I recall, and it was built and is operated now by the Department of Transport.

[Interpretation]

pas cet aéroport et que de fait ils auraient dû le faire.

Ma dernière question: quelle est la valeur en immobilisations de cet aéroport?

Mr. Tucker: \$122,000, en tenant...

Mr. McGrath: C'est ce que vous vouliez avoir du ministère des Transports et que le Conseil du Trésor n'a pas voulu approuver.

Mr. Tucker: C'est ce que je crois comprendre. Je ne suis pas sûr que...

Mr. MacDonald: Plus le coût d'installation d'un aqueduc.

Mr. Tucker: C'est inclus.

Mr. McGrath: Le ministère des Transports n'a-t-il pas récemment construit et n'exploite-t-il pas un aéroport à Schefferville?

Mr. Tucker: Je crois que nous en avons tous les détails dans nos dossiers. Où est M. Blouin?

The Chairman: I think that you could help the Committee, Mr. Blouin, regarding a question that has come up here, and about which you are well informed. Mr. McGrath is going to ask his question over again.

Voulez-vous poser votre question à M. Blouin?

Mr. McGrath: Est-ce que le ministère des Transports exploite l'aéroport de Schefferville?

Mr. Blouin: Oui.

Mr. McGrath: Ils viennent d'en construire un nouveau?

Mr. Blouin: Oui, c'est-à-dire que la piste d'atterrissage a été construite depuis déjà quelques années, mais le ministère des Transports doit encore la payer. Il est trop tard maintenant pour le faire cette année, mais vous vous souvenez quand nous avons atterri à Schefferville, on y travaillait; on préparait le pavement qui se fera au début de l'année prochaine.

Mr. McGrath: Si je me souviens bien, il y a là un nouvel édifice qui venait d'être construit et qui est exploité par le ministère des Transports.

[Texte]

Mr. Blouin: The small terminal at Schefferville was built two years ago, in 1967 by DOT.

Mr. McGrath: Just to sum up then, to wrap up my questioning, Mr. Chairman, because Mr. Pringle is chafing at the bit.

Mr. Pringle: On a supplementary.

Mr. McGrath: You want out of this operation.

Mr. Tucker: Yes.

Mr. McGrath: If DOT can build and operate a terminal at Schefferville, a few hundred miles away in the same circumstances, then the only reason they are not into Labrador City is because they feel they have you contractually on the hook.

Mr. Tucker: I am not quite certain that an agreement exists because...

Mr. MacDonald: I am not too sure of that either, but it seems to me when they were given the permit to build this thing, or the grant, they had to carry it on for five years or something like that, but I am not sure of that.

Mr. Tucker: There may be a minimum before disposal, or something like that. We can certainly find out and make it available to you.

Mr. McGrath: Would you do that?

Mr. Tucker: We can indeed.

The Chairman: Mr. Pringle, before you ask your question, we have this document here, but it is not signed by anybody. I think it would be fair to have it signed by Mr. Tucker, because evidence that is not signed, I do not think is very...

Would you mind, Mr. Tucker.

Mr. Tucker: Not at all.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, with great respect to my friend, Mr. McGrath and his questioning, I agree with Mr. Peddle that the contract itself, if there is one, is a vital document with regard to our questioning and investigation of the problem here.

However, number one, the revenue, \$24,000; does that mean that you rent space to the amount of \$2,000 a month. Is that correct?

Mr. MacDonald: That is correct.

Mr. Pringle: Have you only one tenant?

[Interprétation]

M. Blouin: Oui, le petit terminus à Schefferville a été construit en 1967 par le ministère des Transports.

M. McGrath: Alors, j'aimerais résumer mes questions rapidement, parce que M. Pringle attend avec impatience.

M. Pringle: Pour une question supplémentaire.

M. McGrath: Vous voulez vous sortir de cette exploitation, n'est-ce pas?

M. Tucker: Oui.

M. McGrath: Si le ministère des Transports peut construire et exploiter un aéroport à Schefferville, alors la seule raison pour laquelle ils ne vont pas à Labrador City, qui n'est qu'à quelques centaines de milles de là et se trouve dans les mêmes conditions, c'est qu'ils croient vous avoir lié sous contrat.

M. Tucker: Je ne suis pas tout à fait certain qu'il y ait un contrat parce que...

M. MacDonald: Moi non plus, mais il me semble que lorsqu'on leur a donné le permis ou la subvention pour construire l'aéroport, il était entendu qu'ils l'exploiteraient pendant une période d'environ cinq ans. Je n'en suis pas absolument sûr.

M. Tucker: Il y a peut-être un délai minimum, mais nous pourrions certainement nous informer et vous mettre au courant.

M. McGrath: Le feriez-vous?

M. Tucker: Certainement.

Le président: Avant de poser vos questions, monsieur Pringle, j'aimerais mentionner que nous avons ici un document qui n'est pas signé. Je crois que M. Tucker devrait le signer parce qu'un document qui n'est pas signé n'a pas grand valeur. Pourriez-vous le signer s'il vous plaît, monsieur Tucker?

M. Tucker: Bien sûr.

M. Pringle: Monsieur le président, avec le respect que je dois à M. McGrath, je suis d'accord avec M. Pringle pour dire que le contrat, s'il en existe un, est un document vital à notre enquête sur le problème. Cependant, voilà mes questions: tout d'abord, vous recevez un revenu de \$24,000; est-ce à dire que vous louez des locaux à raison de \$2,000 par mois?

M. MacDonald: C'est exact.

M. Pringle: Avez-vous un seul locataire?

[Text]

Mr. Tucker: Two.

Mr. Pringle: Who are the two?

Mr. Tucker: Eastern Provincial Airways, and Quebecair Inc.

Mr. Pringle: Eastern Provincial, and Quebecair; does the DOT occupy any space in your building.

Mr. Tucker: No.

Mr. Pringle: So these are the only two occupants: Eastern Provincial and Quebecair? Do you have a contract with Eastern Provincial and Quebecair?

Mr. Tucker: A normal lease.

Mr. Pringle: A normal lease, what term?

Mr. Tucker: It is 10 years.

Mr. Pringle: It is a 10-year lease. Is there anything to indicate that there was any time when your occupancy on the airfield, of the terminal would terminate, because the building is there and it is located there and it belongs to you. You have the title on the building. Was there ever any agreement made that at some time it should be taken over by the Department of Transport?

Mr. Tucker: Not to my knowledge.

Mr. Pringle: So this was strictly a business venture?

Mr. Tucker: Strictly a business venture.

Mr. Pringle: Do you have any agreement in your lease on your renewal date that would permit renegotiating?

Mr. Tucker: With the tenants?

• 1235

Mr. Pringle: Yes. Renegotiating the rent, the lease?

Mr. Tucker: I think it was 10 years.

Mr. Pringle: And then it can be renegotiated?

Mr. Tucker: Yes, then it can be renewed and renegotiated.

Mr. Pringle: I see.

Mr. Tucker: I think. This is the way with a normal lease anyway.

Mr. Pringle: According to your balance sheet here, you are writing off approximately \$12,850 a year, which means that during the

[Interpretation]

M. Tucker: Deux.

M. Pringle: Qui sont-ils?

M. Tucker: Nous avons la *Eastern Provincial Airways* et Québecair Inc.

M. Pringle: Eset-ce que le ministère des Transports occupe des locaux dans votre édifice?

M. Tucker: Non.

M. Pringle: Il n'y a donc que deux locataires. la *Eastern Provincial Airways*, et Québecair. Avez-vous un contrat avec ces compagnies?

M. Tucker: Un bail ordinaire.

Mr. Pringle: Quelles sont les modalités?

M. Tucker: Un bail de dix ans.

M. Pringle: Y a-t-il une indication qu'à un certain point, vous puissiez être expulsés des lieux, puisque l'édifice est là de toute façon et qu'il vous appartient? Vous possédez les titres. Y a-t-il jamais eu une entente voulant que le ministère des Transports prenne ce témoin sous son entière responsabilité à un certain moment?

M. Tucker: Pas à ma connaissance.

M. Pringle: C'est donc strictement une entreprise commerciale?

M. Tucker: En effet.

M. Pringle: Avez-vous prévu une clause quelconque dans le bail quant à la date du renouvellement des négociations?

M. Tucker: Avec les locataires?

M. Pringle: Oui, afin de négocier de nouveau le bail ou le montant du loyer?

M. Tucker: Je crois que nous avons prévu une période de dix ans.

M. Pringle: Alors les contrats pourront être renouvelés?

M. Tucker: Oui.

M. Pringle: Je vois.

M. Tucker: C'est la façon dont on agit dans le cas d'un bail ordinaire, en tout cas.

M. Pringle: Votre bilan indique un montant de dépréciation d'environ \$12,850 par année, ce qui signifie qu'en cinq ans, il sera monté à

[Texte]

term of five years, it will be written off to the amount of \$64,250 and should be all written off during the 10-year period during which time you have lease agreements with the tenants.

This is not a financial statement, is it?

Mr. Tucker: No.

Mr. Pringle: It is just an estimate of a financial statement.

Mr. Tucker: Exactly.

Mr. Pringle: But you are prepared to say that it is, give or take how many dollars, would you say?

Mr. Tucker: These are rounded dollars, these are rounded figures, but pretty accurate though.

Mr. Pringle: They are all exact figures, so it is not a financial statement.

Mr. Tucker: No, no, rounded figures.

Mr. Pringle: Do you have a financial statement, an auditor's financial statement?

Mr. Tucker: Not with us, no.

Mr. Pringle: If we did have an auditor's financial statement, the operating loss on your financial statement would be \$8,850 based on revenue, expenses and depreciation?

Mr. Tucker: It would have to be separated because the Company has other interests.

Mr. Pringle: I am referring to this division of your financial statement.

I would like to ask you this question. Do you feel that the airport at Wabush is receiving the revenue it could receive with regard to the service being offered to that area? In other words, to make it easier to answer, possibly, could increased service increase the revenue and make it easier for you to negotiate so that you could be a more viable operation?

Mr. Tucker: I do not know. You ask me for an opinion; I cannot answer. I do not know if this would happen anyway.

Mr. Pringle: In your deliberations when you are sitting down on a Saturday afternoon worrying about this loss you have not taken that into consideration? You said this was a projection?

Mr. Tucker: Right.

[Interprétation]

\$64,250 et qu'en dix ans, lorsque les baux seront expirés, la dépréciation sera complète.

Ceci n'est pas un état financier, n'est-ce pas?

Mr. Tucker: Non.

Mr. Pringle: Ce n'est qu'une approximation de ce que serait l'état financier.

Mr. Tucker: Exactement.

Mr. Pringle: Quelle serait la marge d'erreur à votre avis?

Mr. Tucker: Ce sont des chiffres ronds., mais ils sont quand même assez justes.

Mr. Pringle: Ce sont tous des chiffres exacts mais ce n'est pas un état financier.

Mr. Tucker: Non, non, ce sont des chiffres ronds.

Mr. Pringle: Avez-vous un état financier en bonne et due forme, fait par un vérificateur?

Mr. Tucker: Non, pas avec moi.

Mr. Pringle: Si vous aviez un état financier fait par un vérificateur, les pertes d'exploitation fondées sur le revenu, les dépenses et l'amortissement seraient de \$8,850?

Mr. Tucker: Il faudrait diviser ce montant parce que la compagnie a d'autres intérêts.

Mr. Pringle: Je parle de cette partie de votre état financier.

J'ai une question à vous poser: croyez-vous que l'aéroport à Wabush reçoit les revenus qu'elle pourrait recevoir quand on pense aux services offerts dans cette région? Autrement dit, est-ce qu'un accroissement des services pourrait accroître les revenus et rendre l'aéroport plus rentable?

Mr. Tucker: Je ne sais pas; vous me demandez mon opinion. Je ne peux répondre à cette question. Je ne sais pas si c'est possible, de toute façon.

Mr. Pringle: Alors, quand vous vous assoyez bien tranquillement le samedi après-midi et que vous vous inquiétez de cette perte, vous ne songez jamais à ce point de vue là? Vous avez bien dit que c'était une extrapolation?

Mr. Tucker: Oui.

[Text]

Mr. Pringle: How far have you projected ahead what you might be able to do with regard to this building?

Mr. Tucker: There has been no projection really of what we can do. I think the accepted thing would be to dispose of it. We would be happy to dispose of it.

Mr. Pringle: You have placed your problem in front of the Department of Transport?

Mr. Tucker: In 1965.

Mr. MacDonald: In 1965 or 1966, it was offered to DOT as cost.

Mr. Pringle: Is that at cost less depreciation?

Mr. Tucker: No, no, that is the capital—constructed cost.

Mr. MacDonald: Constructed cost. This was only about the time the thing was finished. We ran into difficulties. We did not anticipate having to put in a water line, for instance. We just assumed this could be done by the Company or the town.

Mr. Pringle: That was \$23,500.

Mr. MacDonald: It cost us \$23,000 and then the upkeep of the water line, you will notice cost us a few extra thousand on top of that.

Mr. Pringle: That is under maintenance, is it?

Mr. Tucker: That is under capital costs; maintenance and repairs; this is what we spent.

Mr. Pringle: Oh, oh, I see.

Mr. MacDonald: Repairs.

Mr. Tucker: We show the extraordinary expenses that we did incur.

Mr. Pringle: Are maintenance and repairs not included in your operating statement?

Mr. Tucker: These were extraordinary expenditures that we made in these years to maintenance. As you can see they are headed, 1967, 1968 and 1969.

Mr. Pringle: I see here, maintenance supplies, \$2,000; maintenance snow clearance \$1,000, in your operating statement under expenses, but I do not see these extraordinary expenses.

Mr. Tucker: This one is a normal operating statement. If you were to take this terminal,

[Interpretation]

M. Pringle: Jusqu'à quel point avez-vous prévu ce que vous allez faire de cet édifice?

M. Tucker: Nous n'avons pas réellement pensé à ce que nous pourrions faire de cet édifice. Je crois que l'idéal serait de nous en défaire.

M. Pringle: Vous avez présenté votre problème au ministère des Transports?

M. Tucker: Oui, en 1965.

M. MacDonald: En 1965 ou 1966, nous l'avons offert au Ministère, au prix coûtant.

M. Pringle: Moins l'amortissement?

M. Tucker: Non, non, c'était le coût de la construction seulement.

M. MacDonald: Nous venions tout juste de le finir. Nous avons eu des difficultés. Nous n'avions pas envisagé la possibilité d'installer un aqueduc, par exemple. Nous croyions alors que la Compagnie ou la ville pouvait s'en charger.

M. Pringle: C'était des frais de \$23,500.

M. MacDonald: Il nous a coûté \$23,000, mais vous remarquerez que nous avons dû payer quelques milliers de dollars en plus, pour frais d'entretien.

M. Pringle: C'était classifié sous l'item entretien?

M. Tucker: Non, sous l'item immobilisation: entretien et réparations; c'est ce que nous avons dépensé.

M. Pringle: Je vois.

M. MacDonald: Il s'agissait de réparations.

M. Tucker: Ce sont les dépenses extraordinaires que nous avons indiquées là.

M. Pringle: Est-ce que les dépenses d'entretien et de réparations ne sont pas prévues dans vos frais d'exploitation?

M. Tucker: Ce sont des dépenses extraordinaires d'entretien, que nous avons encourues pendant ces années-là. Comme vous pouvez le voir, elles datent de 1967, 1968 et 1969.

M. Pringle: Mais, je vois ici fournitures d'entretien \$2,000, déblaiement de la neige, \$1,000 dans votre bilan d'exploitation. Par contre, je n'y retrouve pas ces dépenses extraordinaires.

M. Tucker: Ceci n'est qu'un bilan d'exploitation. Si vous preniez le terminus en charge,

[Texte]

this is what you would have to spend to operate the terminal.

Mr. Pringle: But you spent on your building \$3,504 on maintenance and repairs in 1969 and on your watermain \$1,000.

Mr. MacDonald: That is right.

Mr. Pringle: Is it not fair to suggest that the \$8,850 loss should be increased by the amount of \$4,500, so in effect it is closer to \$12,000 or \$13,000?

Mr. Tucker: Exactly.

Mr. Pringle: Well, I guess that is all. I was hoping that there was more relationship between you and the airline companies with regard to operation and development, but as I understand it, you are simply the landlords for the airport, and apart from that, you really have no further interest in the operation at all.

Mr. Tucker: None whatsoever.

M. Portelance: Lors de notre visite à Wabush, je crois que M. McGrath a mentionné que EPA était la même compagnie qui gère l'aéroport. Est-ce exact?

Le président: Monsieur Portelance, il faudrait donner une chance de...

Mr. Portelance: Maybe I will try it in English. During our last visit to Wabush Mr. McGrath asked the mayor a question. His question was whether EPA would be the owner of the air terminal, or the same company, and they would rent...

Mr. Tucker: No.

Mr. Portelance: So this is not true?

Mr. Tucker: Not true. No.

Mr. Portelance: And the reason for the revenue of \$24,000, is that, as you say, you have two customers; one is Quebecair and the other is EPA? Do they pay the same amount of money? Are they charged on the same rate?

Mr. Tucker: Equal amounts.

Mr. Portelance: If they were using a similar airport somewhere else, would they pay the same price as they are paying at yours?

Mr. Tucker: I do not know. I suppose they could contract or negotiate it. I do not know.

[Interprétation]

voilà ce qu'il vous en coûterait pour l'exploiter.

M. Pringle: Mais, les frais d'entretien et de réparations pour l'édifice se sont élevés à \$3,504 en 1969, et les frais d'entretien de l'aqueduc, à \$1,000.

M. MacDonald: C'est exact.

M. Pringle: Est-ce qu'il ne serait pas plus juste de dire qu'à la perte de \$8,850, on devrait ajouter un montant de \$4,500, de telle sorte que la perte réelle serait en somme plus près de \$12,000 ou \$13,000?

M. Tucker: Parfaitement.

M. Pringle: Voilà, c'est tout ce que j'ai à dire. J'aurais cru qu'il y aurait plus de rapports entre vous et les compagnies aériennes en ce qui concerne l'exploitation et les opérations, mais il semble que vous n'êtes que les propriétaires de l'aéroport et que vous n'y portez pas d'autre intérêt.

M. Tucker: Nous n'y portons aucun autre intérêt.

Mr. Portelance: When we visited Wabush, I think Mr. McGrath said that EPA was the same group that operated the airport. Is this right?

The Chairman: Mr. Portelance will you give our guest the opportunity of...

M. Portelance: Au cours de notre dernière visite à Wabush, M. McGrath a demandé au maire si l'Eastern Provincial Air Line serait propriétaire de l'aéroport de la même compagnie pour ensuite le louer à d'autres compagnies?

M. Tucker: Non.

M. Portelance: Ce n'est pas vrai?

M. Tucker: Non, pas du tout.

M. Portelance: Le revenu de 24 mille dollars vient de Eastern Provincial et de Québecair. Est-ce qu'elles paient chacune une somme égale?

M. Tucker: Oui, les mêmes montants.

M. Portelance: Alors, si ces compagnies se trouvaient à un autre aéroport, paieraient-elles le même prix qu'elles paient chez vous?

M. Tucker: Je ne saurais dire. Je suppose qu'ils pourraient négocier le contrat, je l'ignore.

[Text]

Mr. Portelance: Thank you.**The Chairman:** Mr. McGrath?

Mr. McGrath: You never did intend to operate this terminal as a long-term venture. I understand that this terminal was built at a time when Labrador City and Wabush were being developed or opened up as a mining area, and there was no air service there. You went in and developed the air service, and then, in fact, you had to build a terminal, assuming that DOT would live up to their obligations and come in and operate it, and take it over and perhaps build a new one. Is that correct?

Mr. MacDonald: At the time we built this, Wabush Enterprises, there were only two shacks there servicing the airlines. Quebecair had one and EPA had one. We were building a shopping centre at the time and it looked like a reasonable investment to build a terminal, and this is the reason the terminal was built. We naturally thought that possibly DOT would take it over after a few years as the thing developed.

Mr. McGrath: When did you make your last application to DOT? Has there been a more recent one than three years ago?

Mr. MacDonald: No.

Mr. McGrath: I am trying to ascertain how you can accept this annual loss without screaming to get DOT to take it over.

Mr. Tucker: I think, or at least I understand, that...

Mr. MacDonald: I think Northern Airports have been approached to take it over.

Mr. Pringle: May I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Have you considered selling it to the City of Wabush or to the...

● 1245

Mr. MacDonald: To the mining companies.

Mr. Pringle: To the mining companies or to the area being served. In all fairness, Mr. Chairman, I think we should suggest that if there is an inference that the Department of Transport made a verbal or a suggested

[Interpretation]

M. Portelance: Merci.**Le président:** Monsieur McGrath?

M. McGrath: Vous ne vous êtes jamais proposés d'exploiter à long terme cet aéroport. Lorsque vous l'avez construit, ne l'avez-vous pas fait au moment où Wabush et Labrador City étaient en voie de développement minier et il n'y avait pas de services aériens. Vous avez mis ce service sur pied espérant qu'un jour ou l'autre, le ministère des Transports viendrait prendre la relève et même viendrait construire un autre aéroport. Est-ce exact?

M. MacDonald: Au moment où nous avons établi les Entreprises Wabush, il n'y avait que deux hangars qui assuraient le service aérien Québec Air et Eastern Provincial. Nous construisions un centre d'achat et la mise sur pied d'un aéroport nous semblait une exploitation rentable. Voilà donc pourquoi nous avons construit l'aérogare. Nous avions la nette impression que le ministère des Transports assurerait la relève après quelques années.

M. McGrath: Quand avez-vous, pour la dernière fois, demandé au ministère des Transports de prendre la relève? Il y a trois ans ou plus récemment?

M. MacDonald: Non, pas plus récemment.

M. McGrath: Je me demande comment vous pouvez faire pour accepter cette perte de 8,850 dollars par année sans faire une forte pression auprès du ministère des Transports pour qu'il prenne en main l'exploitation de l'aéroport.

M. Tucker: Je crois qu'on a demandé...

M. MacDonald: Je crois qu'on a demandé à Northern Airport de prendre la relève.

M. Pringle: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Avez-vous songé à vendre l'aérogare à la ville de Wabush ou à la...

M. MacDonald: Aux sociétés minières de la région?

M. Pringle: Aux sociétés minières ou à la région desservie?

Pour être juste monsieur le président, si le ministère des Transports a vraiment pris un engagement, verbal ou autre, disant qu'ils

[Texte]

agreement that they would become involved by taking over the building and assuming this loss, that is one thing. But if there is not, I do not think that we should infer that there is. This is the point I wish to make on that. Similar circumstances have occurred, and I wonder if you have endeavoured to refer it to the people who actually use it, namely, the area, the city, or the mining companies, and what the answer has been.

Mr. MacDonald: They would not even put in a new water line for us, so they certainly were not very interested in it.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I would like to make a comment here to verify a statement that Mr. McGrath made. You did say, and correct me if I am wrong, that DOT would assume their obligations. On the other hand, one of the witnesses here says that they had hoped that possibly DOT would take it over after a number of years. Is there any agreement obliging DOT to take over this whole operation? This is what is not clear in my mind right now. It seems that there is not, but you lead to that.

Mr. McGrath: I lead to it by suggesting to the witnesses, Mr. Chairman, that DOT have a moral obligation here to provide service to the taxpayers. They are doing this in Schefferville, which is a comparable situation a few hundred miles away, and I find it difficult—impossible—to understand why they cannot do it in Wabush and Labrador City.

Mr. Corbin: I will agree with you as far as the moral obligation is concerned. But there is nothing on paper.

Mr. McGrath: Well, I think Mr. Tucker has agreed to produce the contract for the Committee. Is that correct?

Mr. Tucker: Exactly.

Mr. McGrath: How soon will we have this? We are going to make a report soon, and I am hoping that the Committee will recommend that DOT move in there and take over this terminal.

Mr. Tucker: We will have to get it from St. John's so it will probably be the first of next week anyway. We will make a photocopy of it.

Mr. McGrath: Is there anything that you want to add, Mr. Tucker, to what you have said regarding the criticisms that have been

[Interprétation]

prendraient un jour en main l'exploitation de l'aérogare. Si cela a vraiment été fait, il faudra en tenir compte, mais si le ministère des Transports ne s'est engagé en rien, il ne faudrait pas laisser subsister ces doutes dans l'esprit des députés.

Pourquoi ne pas vendre l'aéroport et l'aérogare à la municipalité ou à la société minière? Leur en avez-vous fait la demande? Quelle fut leur réponse?

M. MacDonald: Mais, ils ne voudront pas l'acheter, puisqu'ils n'ont même pas voulu installer un réseau d'aqueduc. Ils ne sont pas intéressés.

M. Corbin: Je voudrais avoir des éclaircissements sur une déclaration de M. McGrath. Corrigez-moi si je me trompe mais vous avez dit que le ministère des Transports s'acquitterait de ses responsabilités. D'un autre côté, le témoin espérait qu'un jour ou l'autre le ministère des Transports prendrait la relève. Alors, est-ce que le ministère des Transports s'est oui ou non engagé à prendre l'exploitation en main? J'aimerais avoir des éclaircissements à ce sujet. Je crois qu'il n'a pas pris d'engagement mais vous nous avez plus ou moins amenés à penser qu'il en avait pris.

M. McGrath: Mousieur le président, il me semble que le ministère des Transports a au moins une obligation morale de fournir ce service aux contribuables. Le ministère des Transports offre ce service à Schefferville qui est dans une situation semblable à une centaine de milles et je me demande pourquoi il ne peut pas faire la même chose à Wabush et à Labrador City.

M. Corbin: Je suis d'accord avec vous qu'il s'agit d'une obligation morale, monsieur McGrath car il n'y a pas d'entente écrite.

M. McGrath: Il me semble que M. Tucker a promis de fournir au Comité un exemplaire du contrat. Est-ce exact?

M. Tucker: C'est juste.

M. McGrath: Quand aurons-nous l'exemplaire? Nous avons à présenter un rapport bientôt, et nous recommanderons que le ministère prenne en main l'exploitation de l'aérogare.

M. Tucker: Nous devons l'obtenir de St-Jean et essayer de vous le présenter au début de la semaine prochaine. Nous en ferons un exemplaire.

M. McGrath: Avez-vous autre chose à ajouter à vos déclarations concernant les allégations qui ont été faites contre votre compa-

[Text]

levelled against you in Labrador City and Wabush?

Mr. Tucker: I do not think so.

Mr. McGrath: Is there anything on which you can enlighten the Committee regarding the operations of DOT? For example, I understand that they just recently built and are now operating a tower there. Is that correct?

Mr. Tucker: That is true.

Mr. McGrath: They own the tower?

Mr. Tucker: They own the tower.

Mr. McGrath: Who operated the tower before they built theirs?

Mr. Tucker: DOT operated the tower, but they were a tenant in our building at that time. They were in the building itself.

Mr. McGrath: I have no further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg, do you have any questions?

Mr. Skoberg: No.

Mr. Allmand: I have one.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Gentlemen, under "Salaries" you have \$5,000. How many people does that represent and what do these people do?

Mr. Tucker: One.

Mr. Allmand: One person?

Mr. Tucker: The maintenance man.

Mr. Allmand: When we were there we saw other people working in that terminal.

Mr. MacDonald: Renovations were being carried out at that time.

Mr. Allmand: I see, but are there other employees working in the building who work for DOT or for the airlines?

Mr. Tucker: There are people who work in their own offices.

Mr. Allmand: I see. I was a bit confused by that.

[Interpretation]

gnie lors de notre séance à Labrador City ou à Wabush?

M. Tucker: Non je ne le crois pas.

M. McGrath: Pouvez-vous nous donner d'autres éclaircissements sur les déclarations du ministère des Transports qui a construit une tour de contrôle à l'aéroport? Est-ce exact?

M. Tucker: C'est juste.

M. McGrath: La tour leur appartient?

M. Tucker: Oui.

M. McGrath: Qui exploitait cette tour avant que le ministère des Transports vienne installer cela?

M. Tucker: Le ministère exploitait cette tour en tant que locataire; la tour était insérée dans l'édifice même auparavant.

M. McGrath: J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg, une question?

M. Skoberg: Non.

M. Allmand: Quant à moi j'en ai une.

Le président: Monsieur Allmand alors.

M. Allmand: Dans le cas des traitements et salaires, vous inscriviez le chiffre de 5,000 dollars. Quel est votre effectif et quelle est la fonction de chacun?

M. Tucker: Nous avons une personne.

M. Allmand: C'est vrai?

M. Tucker: Nous avons une personne chargée de l'entretien.

M. Allmand: Quand nous y étions nous avons vu que d'autres personnes travaillent là.

M. MacDonald: Nous étions en pleine rénovation en ce temps-là.

M. Allmand: Je vois; y a-t-il des personnes qui travaillent à l'aérogare et qui sont du ministère des Transports ou qui sont employées par une ligne aérienne?

M. Tucker: Il y a des gens qui travaillent dans leurs propres bureaux.

M. Allmand: Je vous remercie de tous ces éclaircissements.

[Texte]

Mr. Tucker: We have one maintenance person.

Mr. Allmand: This person is a sort of janitor?

Mr. Tucker: Janitor, maintenance man, mechanic, that sort of thing.

Mr. Allmand: That is the only employee you have?

Mr. Tucker: The only employee.

Mr. Pringle: May I ask one more question?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Does the Department of Transport have any specific regulations, shall we say, or minimal requirements for the standards of maintenance and sanitary conditions, and so on, for this type of airport? Or do they leave that entirely up to your discretion?

Mr. Tucker: They leave it entirely up to the owner.

The Chairman: Any other questions, gentlemen?

Mr. Peddle: Yes. This is rather interesting, Mr. Chairman. Mr. Portelance, I think, brought up the question of whether or not EPA and Wabush Enterprises were related. Do I not understand that they are associated in some way, by a family connection?

Mr. Tucker: I do not know the reason for the question.

Mr. Peddle: The point is, Mr. Chairman, that Mr. Tucker did answer no to the question: are they the same company?

Mr. Tucker: Exactly.

Mr. Peddle: But the question that I am raising is: are they not associated? Is there not a close association between the two companies? This is just for the record. The reason for the question is that if there is a relationship between the airline using the premises and the company that owns them, I think this is relevant to the situation.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, might I suggest that one of the vice-presidents of EPA is present here, and if the Committee is interested in this, he would certainly make an appropriate witness at this time.

Mr. Chairman: This is Quebecair; it is not...

Mr. McGrath: No, no, we are talking about EPA.

[Interprétation]

M. Tucker: Nous n'avons qu'un effectif d'une personne.

M. Allmand: C'est une sorte de concierge?

M. Tucker: Concierge, préposé à l'entretien et mécanicien.

M. Allmand: C'est le seul employé que vous ayiez?

M. Tucker: Le seul employé.

M. Pringle: Puis-je demander une autre question?

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Le ministère des Transports a-t-il un règlement concernant la condition sanitaire, les normes d'entretien et ainsi de suite pour ce genre d'aéroport, et d'aérogare ou est-ce qu'il laisse cela entièrement à votre discrétion?

M. Tucker: Il laisse cela entièrement à la discrétion du propriétaire.

Le président: D'autres questions?

M. Peddle: C'est très intéressant, monsieur le président. Je crois que M. Portelance a soulevé la question à savoir si l'Eastern Provincial et les Entreprises Wabush étaient reliées l'une à l'autre. Les entreprises ne sont-elles pas reliées d'une certaine façon?

M. Tucker: Je ne vois pas pourquoi vous me posez cette question.

M. Peddle: Monsieur le président, c'est que, à ma question: S'agit-il de la même firme? M. Tucker a répondu par la négative.

M. Tucker: C'est juste.

M. Peddle: Mais la question que je pose est la suivante: Ces deux entreprises sont-elles étroitement associées? C'est tout ce que je veux savoir. Si je pose la question, c'est que si les sociétés de transports aériens qui utilisent l'aéroport sont associées au propriétaire de l'aérogare, je pense que ma question devient très pertinente.

M. McGrath: Cela est très important. Je crois que l'un des vice-présidents de l'Eastern Provincial est avec nous et il serait un excellent témoin.

Le président: Il s'agit de Québecair, non de...

M. McGrath: Non, non de l'Eastern Provincial.

[Text]

The Chairman: I do not think we have a representative of EPA here. Do we?

Mr. McGrath: Oh, yes. I just talked to him about two seconds ago.

Mr. Allmand: These witnesses should be able to answer that question that was put by Mr. Peddle. They should know whether there is a close association or not.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I think that question has a bearing on whether we as a Committee should recommend to the Department of Transport that they have an obligation. It is quite possible that they do not have an obligation.

Mr. McGrath: They do not have an obligation to 13,000 or 14,000 people?

Mr. Pringle: It is quite possible they do not have a financial obligation to take over a certain building which was built under certain circumstances when there is a relationship between the owner of the building and an airline, et cetera, as the evidence here shows. This is the point and I think it is important because I do not think this Committee would be serving its useful and correct purpose by trying to bail somebody out who made a bad business venture and stick the Department of Transport with it. However, on the other hand, it might very well be this is not the case and I think this is what we have been trying to find out so that we can make a proper recommendation based on the facts of the case.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, is this not in some way quite an unusual situation? I was of the opinion that all airports as a rule were undertaken by the Department of Transport. So far as the landing strip, the property, the buildings, et cetera, they were Department of Transport.

Mr. Pringle: No, that is not correct; many of them are civic, municipal.

Mr. Crossman: Municipal throughout?

Mr. McGrath: How many are private enterprises?

Mr. Pringle: Very few.

The Chairman: Order.

[Interpretation]

Le président: Je ne crois pas qu'il y ait le représentant de l'Eastern Provincial là?

M. McGrath: Je viens à peine de lui parler, il y a deux minutes.

M. Allmand: M. Peddle demande s'il y a une étroite association entre elles et ces témoins devraient être en mesure de répondre à cette question.

M. Pringle: Cette question est très importante pour ce qui est de nous en tant que Comité qui devons savoir si le ministère des Transports a une obligation.

M. McGrath: N'ont-ils pas d'obligation quand il y a 13,000 ou 14,000 personnes en cause?

M. Pringle: Peut-être n'ont-ils pas d'obligation financière lorsqu'il s'agit de s'occuper d'un bâtiment qui a été construit en certaines circonstances lorsqu'il existe un rapport entre le propriétaire du bâtiment et une compagnie d'aviation, et ainsi de suite comme le démontre le témoignage. C'est cet aspect que je crois important parce que je ne crois pas que le Comité s'acquitterait de ses responsabilités, s'il essayait de cautionner quelqu'un qui a essuyé un échec dans une affaire et qui essaie d'en rendre responsable le ministère des Transports. Par ailleurs, il se peut très bien qu'il n'en soit pas ainsi et c'est ce que nous avons tenté de déterminer afin de pouvoir faire une recommandation juste fondée sur des faits.

Le président: Monsieur Crossman.

M. Crossman: La situation n'est-elle pas quelque peu inusitée? J'avais l'impression que tous les aéroports relevaient du ministère des Transports. Les terrains d'atterrissage, la propriété, les bâtiments, etc. est-ce que tout cela ne relève pas du ministère des Transports?

M. Pringle: Pas toujours. Il y a certains aéroports qui appartiennent à des municipalités.

M. Crossman: Ces aéroports sont-ils entièrement municipaux?

M. McGrath: Combien d'aéroports sont privés?

M. Pringle: Oh, très peu!

Le président: A l'ordre.

[Texte]

Mr. Portelance: I want to get back to this. Mr. Peddle mentioned this before but I would like to read exactly what Mr. McGrath said to the Mayor on that day and his question was:

...are the Crosbie interests that own the airport terminal company the same people who are in EPA? And of course, the conclusion is that they are renting the terminal to themselves.

That was Mr. McGrath's question and these two gentlemen seem to answer, no, they are not the same people. Is this not what you asked at the meeting? It is on page 3038 of the report from Wabush.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to make a motion that we hear from Bill Harris who is the Vice-President of EPA and who is present here now?

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Harris, would you come forward please and identify yourself?

Mr. William Harris (Vice-President of Public Relations, Eastern Provincial Airways (1963) Limited): My name is Bill Harris and I am Vice-President of Public Relations with Eastern Provincial Airways.

Mr. McGrath: Mr. Harris, you heard the questions to the witnesses. Can you enlighten the Committee on the questions?

The Chairman: For the benefit of the Committee, would you repeat your question, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: That is pretty difficult, Mr. Chairman, because there were a number of them.

Mr. Harris: Mr. Chairman, I think I know what the question was or is. I think, if I may be permitted I would like to go back just a little bit to point out in the first instance why Crosbie Enterprises or Wabush Enterprises or whatever it is—I must admit at this point I am not at all familiar with this Company—built that terminal. It was a question that both Quebecair and Eastern Provincial Airways at that time in trying to provide a service to the public of Wabush and Labrador City had no means at all of providing passenger accommodation, nor indeed, did we have any office accommodation and the onus certainly on Eastern Provincial Airways to build a passenger terminal or traffic offices and operational offices was just too burdensome.

[Interprétation]

M. Portelance: J'aimerais revenir au sujet mentionné par M. Peddle mais avant j'aimerais lire ce que M. McGrath a dit au maire:

Est-ce que les intérêts Crosbie qui possèdent l'aéroport sont les mêmes personnes qui sont dans la compagnie EPA? Alors, en fait, est-ce qu'ils ne se louent pas à eux-mêmes l'aérogare?

C'était la question de M. McGrath. La réponse qui a été donnée semble indiquer qu'il ne s'agit pas des mêmes personnes n'est-ce pas ce que vous avez demandé lors de la réunion. C'est à la page 3038, dans le rapport de Wabush.

M. McGrath: Monsieur le président, je propose que nous entendions le témoignage de M. Bill Harris qui est le vice-président de la EPA et qui est présent ici.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Harris, voulez-vous, s'il vous plaît vous approcher et vous nommer?

M. William Harris (Vice-président des relations publiques, Eastern Provincial Airways Limited (1963)): Je suis Bill Harris et je suis vice-président des relations publiques au sein de la *Eastern Provincial Airways*.

M. McGrath: Monsieur Harris, vous avez entendu les questions posées aux témoins. Pouvez-vous tirer les choses au clair?

Le président: Voulez-vous, s'il vous plaît, répéter cette question, monsieur McGrath pour le Comité.

M. McGrath: C'est assez difficile, monsieur le président, il y avait plusieurs questions.

M. Harris: Monsieur le président, je crois connaître la question. Et avec votre permission, j'aimerais retourner en arrière et vous dire pourquoi les entreprises Crosbie et ou Wabush, pour le moment, je ne suis pas du tout au courant de cette compagnie, ont construit cette aérogare. A cette époque, la *Eastern Provincial Airways* et *Québecair* qui voulaient desservir les gens de Wabush et Labrador City n'avaient aucun moyen de fournir des bâtiments pour accueillir les passagers. Nous n'avions pas non plus de bureau et les obligations onéreuses pour la *Eastern Provincial Airways* visant la construction d'une aérogare de passagers ou des bureaux de trafic et d'exploitation étaient simplement trop lourdes. Nous ne pouvions le faire et

[Text]

We could not do it and so we ended up operating literally from a shack which was a terrible situation.

• 1255

Any of you who ever visited Wabush in the year 1960 would I think quickly and readily agree. To the point that we had terribly adverse publicity and letters written to the papers, to the Government of Newfoundland and to our Company and it was a way that you really would not handle cattle. At that time I am not really sure what happened but I believe that my President perhaps did go to the Crosbie family who were at that time owners of Eastern Provincial Airways. They are not, I might add, at this point. They do not have controlling interests in Eastern Provincial Airways. They agreed very reluctantly to provide a service that we would lease from them provided that other carriers in the area would, in effect, buy these services because it seemed to be such a long drawn-out effort to get something built by the Department. There was no way of having the municipality do it because there was no municipality at that time.

I think this is how the terminal originated. It was built because of a real need. We as an airline did not want to assume the responsibility in the first instance because we are not in the business of providing air terminals, we are in the business of transportation; second, we had nobody else to turn to other than these people who were closely associated with us.

Hence the air terminal is there today, and it is our fondest wish that the Department of Transport take it over. We do not believe incidentally that Northern Airports should be running the airport. We feel very strongly about that and we do not believe the Wabush Enterprises should be running the terminal. We feel strongly about that, too and whether they are making money or losing it is really of no concern to EPA because they in no way tell us what we are supposed to do nor do we tell them. We are completely at arms' length.

Mr. Chairman, I think this was the only answer I wanted to give except to say there is a connection, a very strong connection. The Chairman of our Company is, I suspect, the Chairman of Wabush Enterprises but this in no way makes it a family affair nor are we paying each other off. If they have a true loss there or whether they have a profit I could care less, and my Company could care less, but we feel very strongly that it is a Department of Transport project and not one in which the public should be subjected to the

[Interpretation]

nous travaillions dans une cabane. La situation était pitoyable.

Si certains d'entre vous ont visité Wabush en 1960, je crois que vous serez certainement d'accord. Nous avons fini par avoir une réputation vraiment peu favorable. Des lettres écrites aux journaux, au gouvernement de Terre-Neuve et à notre société prétendaient que ce n'était pas une façon de s'occuper du bétail. Je ne sais pas ce qui s'est produit à l'époque. Je crois que le président de ma compagnie s'est peut-être adressé à la famille Crosbie, qui à ce moment-là était propriétaire de la *Eastern Provincial Airways*. Ils n'ont plus le contrôle de cette compagnie. Et bien à contre cœur, ils ont consenti à fournir un service que nous louerions à bail à condition que d'autres transporteurs achètent ces services parce qu'il semblait qu'il faudrait attendre bien longtemps avant d'obtenir quelque chose du Ministère. La municipalité ne pouvait s'en occuper parce qu'il n'y avait pas de municipalité.

Je crois que c'est ainsi que nous avons obtenu l'aérogare. Il existait un besoin réel. A titre de compagnie d'aviation ne nous voulions pas prendre l'initiative parce que nous ne nous occupons pas de fournir des aérogares mais de transport aérien; deuxièmement, nous ne pouvions nous adresser à personne d'autres qu'à ces gens avec qui nous étions étroitement associés.

Donc, nous avons aujourd'hui l'aérogare et nous espérons vraiment que le ministère des Transports acceptera de s'en occuper. Incidemment, nous ne sommes pas d'avis que la Northern Airports devrait administrer l'aéroport ni que la *Wabush Enterprises* devrait administrer l'aérogare. A ce sujet aussi, nous avons des opinions fermement établies. La EPA se soucie assez peu qu'ils fassent de l'argent ou qu'ils en perdent parce qu'ils ne nous disent aucunement quoi faire et ne sommes pas censés leur dicter leur ligne d'action non plus. Nous ne sommes pas liés.

Monsieur le président, je pense que c'est la seule réponse que je voulais donner. Je dois dire qu'il y avait un rapport, un rapport étroit.

Le président de notre compagnie, et, je le soupçonne, le président de la *Wabush Enterprises* sont la même personne mais il ne s'agit pas pour autant d'une affaire de famille et nous ne nous payons pas les uns les autres. Qu'ils enregistrent une vraie perte ou qu'il fassent un profit, je m'en soucie peu mais nous sommes tout à fait d'avis qu'il s'agit d'un

[Texte]

whim of some Company that is going to give better service if it is making money or less service if it is not making money.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Harris. Are there any other questions?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like to ask one question of Mr. Harris if possible since he is not scheduled to be a witness later. I understand it is going to be Quebecair. Is that correct?

The Chairman: Maybe you could get this information outside of the Committee, Mr. Pringle.

Mr. Pringle: I thought I would like to have it on the record if I could.

The Chairman: Is it relevant to what we were discussing?

Mr. Pringle: No.

The Chairman: I think you had better wait. The Committee is adjourned until 3.30 this afternoon.

[Interprétation]

programme du ministère des Transports et non d'un programme qui doit assujettir le public aux fantaisies d'une Compagnie qui assure de meilleurs services si elle fait de l'argent et des services moins bons si elle ne fait pas d'argent.

Le président: Merci beaucoup, M. Harris. Y a-t-il d'autres questions?

M. Pringle: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Harris, puisqu'il ne figure à l'horaire comme témoin plus tard, je crois que ce sera Québecair. Est-ce exact?

Le président: Vous pourriez peut-être obtenir les renseignements que vous voulez à l'extérieur du Comité, monsieur Pringle.

M. Pringle: J'aimerais que ma question soit versée au dossier.

Le président: Concerne-t-elle le sujet que nous discutons?

M. Pringle: Non.

Le président: Je crois qu'il voudrait mieux attendre. La séance est levée jusqu'à 3 heures et demie, cet après-midi.

AFTERNOON SITTING

1540

The Chairman: I call the meeting to order. Our witnesses this afternoon will be from Quebecair and I would like to invite Mr. André Lizotte, Mr. Hervé Desjordy, Mr. Slangen and Mr. Arthur Senécal to come to the front. Gentlemen, I think Mr. Senécal will be the man to whom you will put your questions. If he needs any help he can call on some of those gentlemen who are here to assist him. Mr. Peddle.

Mr. Peddle: Might I ask Mr. Senécal's position?

Mr. Arthur Senécal (Director of Route Development for Quebecair): I am Arthur Senécal, Director of Route Development for Quebecair.

Mr. Peddle: Could you identify the other three witnesses.

Le président: M. Lizotte est le vice-président responsable de la mise en marché.

Mr. Desjordy is the Vice-President, Finance. Mr. Arnold Slangen is the Vice-President of operations.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nos témoins cet après-midi sont les représentants de Québecair, et j'aimerais inviter M. André Lizotte, M. Hervé Desjordy, M. Slangen et M. Arthur Senécal à s'avancer. Messieurs, je crois que c'est à M. Senécal que vous allez poser vos questions. S'il a besoin d'aide, il pourra faire appel à ces messieurs, qui sont ici pour le seconder. Monsieur Peddle.

M. Peddle: Pourrais-je demander quel est le titre de M. Senécal?

M. Arthur Senécal (directeur de l'Extension du réseau aérien de Québecair): Je suis Arthur Senécal, directeur de l'Extension du réseau aérien de Québecair.

M. Peddle: Pourriez-vous présenter les trois autres témoins?

The Chairman: Mr. Lizotte is the Vice-President, Marketing.

M. Desjordy est vice-président aux finances, et M. Arnold Slangen, vice-président aux opérations.

[Text]

Mr. Peddle: I do not know, Mr. Chairman, to whom I should direct my first question.

The Chairman: I did ask you at the beginning to put your question to Mr. Senécal. If he needs any help he will refer you to one of his colleagues.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Senécal, according to the evidence contained in the brief presented to this Committee in Wabush by the Chamber of Commerce, the airport at Wabush is without ground control. Can you explain this and tell the Committee what effect, if any, this has on the safety of aircraft landing at Wabush?

Mr. Senécal: I think Mr. Slangen could answer this as he is in charge of Operations.

Mr. Arnold Slangen (Vice-President, Operations, Quebecair): Mr. Chairman, I would like to emphasize the fact that the terminology of ground control has been quite confusing in the writeup that we have received in Baie Comeau and Seven Islands, as well as Wabush. As far as we are concerned, our ground control approach, as it was mentioned in the evidence, is mostly related to the ILS systems, which we have recommended for several years now that the Department of Transport install.

• 1545

Mr. Peddle: Then, Mr. Chairman, according to the evidence given by the Mayor of Wabush who said in talking about the airport at Wabush, and I quote from his evidence: "...the lack of proper navigational aids to bring aircraft in during adverse weather conditions". Could the witness explain this?

Mr. Slangen: Here again, Mr. Chairman, it is a question of the system employed in the aviation industry mostly called the "Instrument Landing System", as I mentioned before, "ILS". It aids the aircraft to land at a certain airport. At most of our airports where we operate in the North, the only aids we have is an NDB, a Non-Directional Beacon, which only gives control on a horizontal basis, whereas an ILS system also gives control on a vertical plane. The glide path is only determined with an ILS system, whereas a beacon system only gives you a general direction where the airport is. An ILS system gives you an accurate indication where the airport is, as well as an accurate indication at what

[Interpretation]

M. Peddle: Je ne sais pas, monsieur le président, à qui devrait s'adresser ma première question.

Le président: Je vous ai demandé au début de la séance de poser vos questions à M. Senécal. S'il a besoin d'aide, il vous renverra à l'un de ses collègues.

M. Peddle: Merci, monsieur le président. Monsieur Senécal, d'après les témoignages que renferme le mémoire présenté au Comité à Wabush par la Chambre de commerce, l'aéroport de Wabush ne dispose pas de matériel de contrôle au sol. Pourriez-vous nous en donner la raison, et indiquer au Comité, le cas échéant, les conséquences que cela a sur la sécurité des avions qui atterrissent à Wabush?

M. Senécal: Je pense que M. Slangen, qui est chargé de l'exploitation, pourrait répondre à cette question.

M. Arnold Slangen (vice-président aux opérations, Québecair): Monsieur le président, j'aimerais insister sur le fait que la terminologie employée en matière de contrôle aérien au sol dans la réclame exagérée que nous avons reçue à Baie-Comeau et à Sept-Îles, tout comme à Wabush, prêtait à confusion. Pour notre part, nous envisageons le contrôle aérien au sol, comme le mentionnent les témoignages, en fonction essentiellement des dispositifs d'atterrissage aux instruments, que, depuis des années maintenant, nous recommandons au ministère des Transports d'installer.

M. Peddle: Dans ce cas, que dire, monsieur le président, des témoignages du maire de Wabush, qui a parlé, relativement à l'aéroport de Wabush, de l'absence d'instruments de navigation aérienne permettant de faire atterrir les avions dans de mauvaises conditions atmosphériques? Le témoin pourrait-il nous expliquer cela?

M. Slangen: Là encore, monsieur le président, il s'agit du système employé dans l'industrie de l'aviation, et que l'on appelle généralement, comme je l'ai déjà dit, «système d'atterrissage aux instruments». Ce système aide les avions à atterrir à un aéroport donné. A la plupart des aéroports que nous desservons dans le nord, le seul dispositif dont nous disposons est un faisceau non directionnel, qui permet seulement le contrôle à l'horizontale, alors que le système d'atterrissage aux instruments permet aussi le contrôle à la verticale. La trajectoire de descente ne peut être déterminée qu'avec un système d'atterrissage aux instruments, alors qu'un dispositif de faisceau indique seulement la direction géné-

[Texte]

vertical plane it is. In other words, if you descend at five degrees, the ILS system tells you whether the five degrees is adequate or not to get into the airport.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary?

The Chairman: Mr. McGrath on a supplementary.

Mr. McGrath: I have a supplementary question to put this question into more precise lay terms, if you like Mr. Chairman. Does the airport at Labrador Wabush have navigational facilities consistent with the safe operation for jet aircraft during what could be described as adverse weather conditions?

Mr. Slangen: Mr. Chairman, it is our opinion and it has been for the past twelve and a half years that I have been with Quebecair, that certainly the installations we have at various airports are not adequate for jet aircraft.

As I mentioned before, in most airports all we have is a beacon approach, except for Seven Islands, where there is one ILS system on one runway direction only. However, as far as Quebecair is concerned, we think it is necessary to have the Instrument Landing system installed at each airport in order, first of all, to have a safer operation, and second, in the sense of Quebecair to have a more efficient and more economical operation.

Mr. McGrath: Just to pin this down, Mr. Chairman, and again I repeat, are you satisfied that the airport at Wabush—and I do not have to remind you that there was a very disastrous accident there a short time ago—have sufficient navigational aids that would ensure a safe operation for jet aircraft in what could be described as adverse weather conditions?

Mr. Slangen: It is the opinion of Quebecair that Wabush certainly does not have the standards of approach aids that would be safe for a jet operation.

Mr. Peddle: Does your Company run jet aircraft, sir?

Mr. Slangen: That is right.

[Interprétation]

rale de l'aéroport. Un système d'atterrissage aux instruments donne une indication précise de la situation de l'aéroport, ainsi qu'une indication précise du plan vertical sur lequel ce dernier se trouve. Autrement dit, si l'on descend à un angle de 5 degrés, le système d'atterrissage aux instruments indique si cet angle est le bon ou non pour atterrir à l'aéroport.

M. McGrath: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur McGrath, une question supplémentaire.

M. McGrath: Si vous le voulez, monsieur le président, ma question supplémentaire a pour but de ramener le sujet à des termes plus compréhensibles du profane. Est-ce que l'aéroport de Labrador-Wabush dispose d'installations de navigation aérienne qui permettent aux avions à réaction d'atterrir en toute sécurité dans ce que l'on pourrait traiter de conditions atmosphériques mauvaises?

M. Slangen: Monsieur le président, nous estimons, et ce, depuis les douze années et demie que j'ai déjà passées avec Québecair, que les installations dont nous disposons à divers aéroports sont loin d'être suffisantes pour les avions à réaction.

Comme je l'ai déjà dit, nous ne disposons que d'un système de faisceau à la plupart des aéroports, à l'exception de Sept-Îles, où il y a un seul système d'atterrissage aux instruments sur une piste dans une seule direction. Toutefois, pour ce qui est de Québecair, nous estimons qu'il est nécessaire de faire installer un système d'atterrissage aux instruments à chaque aéroport, afin, premièrement, d'améliorer la sécurité, et deuxièmement, de permettre à Québecair une exploitation plus efficace et plus économique.

M. McGrath: Pour s'en tenir aux faits, monsieur le président, je le répète, estimez-vous que l'aéroport de Wabush—et je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'il y a eu là récemment un accident désastreux—dispose d'instruments de navigation aérienne suffisants pour permettre aux avions à réaction d'atterrir en toute sécurité dans ce que l'on pourrait traiter de conditions atmosphériques mauvaises?

M. Slangen: De l'avis de Québecair, Wabush ne dispose assurément pas de dispositifs d'approche qui permettent à un avion à réaction d'atterrir en toute sécurité.

M. Peddle: Votre compagnie utilise-t-elle des avions à réaction, monsieur?

M. Slangen: Oui.

[Text]

Mr. Peddle: What type of aircraft?

Mr. Slangen: They are the BAC 111.

Mr. Peddle: The BAC 111. I remember some time ago, Mr. Chairman, that the landing of jet aircraft at Deer Lake by another company, EPA, was delayed pending the installation of certain firefighting equipment. Does this type of equipment exist at the Wabush airport?

Mr. Slangen: As such, firefighting equipment does not exist for the jet aircraft at the Wabush airport.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, this is a very, very serious matter. There are jet aircraft operating into this airport every day carrying people—a jet service provided by this Company, Quebecair, and provided by EPA—and now we are told that there are not sufficient safety facilities at that airport for jet aircraft to operate in anything but perfect visual weather conditions.

One other question, if I may, Mr. Peddle and Mr. Breau, would the fact that there is only a single directional runway also contribute to the safety factor at Wabush?

• 1550

Mr. Slangen: As far as Quebecair's operations are concerned, we have experienced that any airport located other than along the St. Lawrence River is not affected by any crosswinds as long as you have a runway in the direction, say, of between 280 and 320 degrees. This, of course, is not the case in Baie Comeau and Seven Islands where we do have crosswinds because of the effect the river has on the winds.

Mr. Peddle: I have just one comment, no further questions, Mr. Chairman. I hope that the Committee takes due notice of this situation which I regard as very, very serious. We have 14,000 or 15,000 people up there who are depending on this service and if it is less safe than in any other part of Canada, then I think it is a matter of extreme concern to this Committee.

Mr. McGrath: I have one further question, Mr. Chairman, a supplementary to Mr. Peddle's question.

The Chairman: Mr. McGrath.

[Interpretation]

M. Peddle: De quelle sorte?

M. Slangen: Le BAC 111.

M. Peddle: Le BAC 111. Je me souviens, monsieur le président, qu'il y a quelque temps, l'atterrissage à Deer Lake des avions à réaction d'une autre compagnie, l'*Eastern Provincial Airways*, a dû être retardé en attendant l'installation d'un certain genre de matériel de lutte contre l'incendie. L'aéroport de Wabush dispose-t-il de ce genre de matériel?

M. Slangen: Il n'y a pas à l'aéroport de Wabush de matériel de lutte contre l'incendie à proprement parler pour les avions à réaction.

M. McGrath: Monsieur le président, c'est là une question extrêmement grave. Tous les jours, il atterrit à cet aéroport des avions à réaction transportant des passagers—service d'avions à réaction qu'assure cette Compagnie, Québecair, ainsi que l'*Eastern Provincial Airways*,—et l'on nous dit maintenant qu'il n'y a pas à cet aéroport d'installations de sécurité suffisantes pour permettre à des avions à réaction d'atterrir, sinon dans des conditions atmosphériques donnant une visibilité parfaite.

Si vous me le permettez, encore une question, monsieur Peddle et monsieur Breau. Le fait qu'il n'y ait qu'une piste à direction unique contribuerait-il aussi à la sécurité à Wabush?

M. Slangen: Pour ce qui est des vols de Québecair, l'expérience nous a montré que les aéroports situés ailleurs qu'en bordure du Saint-Laurent n'étaient pas sujets aux vents contraires tant que la piste avait une direction variant, disons, entre 280 et 320 degrés. Ce n'est évidemment pas le cas à Baie Comeau et à Sept-Îles, où il y a des vents contraires en raison de la proximité du fleuve.

M. Peddle: J'aimerais faire un commentaire qui pourrait être utile pour la gouverne du Comité. Je veux rappeler l'importance de cette situation. Nous avons 14,000 ou 15,000 personnes qui dépendent de ce service; ils ont droit à un service de pleine sécurité et, d'après moi, il s'agit là d'un problème grave.

M. McGrath: J'aurais une question complémentaire, monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

[Texte]

Mr. McGrath: Was this matter officially brought to the attention of the Department of Transport by your Company, and if so, when?

Mr. Slangen: I can submit evidence that Quebecair has on various occasions recommended to the Department of Transport that at least an ILS be installed on one runway, runway number 19.

Mr. McGrath: Are you talking about Wabush?

Mr. Slangen: Yes, this is at Wabush.

The Chairman: Mr. Skoberg, one moment please. Will you allow Mr. Trudel a supplementary? Mr. Trudel.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Slangen, d'après ce que M. Peddle nous disait, il serait possible d'améliorer les conditions de l'aide à la navigation pour les avions réactés. Vos demandes pour l'obtention, de ces instruments pour Wabush et Labrador City, sont-elles prises en meilleure considération quand vous empêchez vos avions d'atterrir à Wabush, à cause de la température inclemente? Pouvez-vous nous dire si vous avez empêché vos avions d'atterrir dans ces aéroports qui n'ont pas toutes les aides à la navigation que vous désirez?

M. Slangen: Monsieur le président, comme je l'ai d'abord dit, les normes de sécurité à l'aéroport de Wabush ne sont pas celles que nous aimerions qu'elles soient. Maintenant, cela ne veut pas nécessairement dire que Wabush ne respecte pas les normes de sécurité normales. Québecair a trouvé dans le passé que, aux aéroports du Nord, tels que Wabush, Schefferville et Baie-Comeau, environ 7 p. 100 des opérations sont contremandées à cause de la mauvaise température ainsi que par l'absence des aides de navigation nécessaires.

M. Trudel: Une question supplémentaire, monsieur le président. Les avions privés ou les avions nolisés, sans horaire fixe, sont-ils astreints aux mêmes règlements que Québecair?

M. Slangen: La plupart des vols privés opèrent sous les «VFR» *Visual Flight Rules*. Pour eux, il n'est pas question de voler à l'aire d'instruments, même pas de balises, normalement. Ils ont lieu strictement si les conditions atmosphériques sont assez bonnes pour opérer et voir l'aéroport sans l'aide d'instruments.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

[Interprétation]

M. McGrath: Votre compagnie a-t-elle soumis cette question à l'attention du ministère des Transports et, si oui, quand?

M. Slangen: Québecair a rappelé à différentes reprises au ministère des Transports qu'il fallait installer un système d'atterrissage des instruments sur la piste 19.

M. McGrath: A Wabush?

M. Slangen: Oui, à Wabush.

Le président: Un moment, monsieur Skoberg. Permettriez-vous à M. Trudel de poser une question complémentaire? Monsieur Trudel.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Slangen, according to what Mr. Peddle said there are possibilities of improvement with regard to navigational aids for jet planes. Do your requests for instruments for Wabush and Labrador City receive better consideration when you prevent your planes from landing in Wabush and Labrador City due to poor weather conditions? Did you prevent or do you hold back your planes from landing in these airports which do not have all the navigational aids they need?

Mr. Slangen: Mr. Chairman, first of all, the standards of security in Wabush are not what we would like them to be. This does not mean necessarily that Wabush is outside the normal standards of security. Québecair has found in the past that in the northern airports like Wabush, Schefferville and Baie Comeau, about 7 per cent of the operations are called off because of bad weather and by the fact that we do not have all the required navigational aids.

Mr. Trudel: Now, a supplementary question. Do private airplanes, chartered airplanes, without regular schedules, have to respect the same regulations that you follow at Québecair?

Mr. Slangen: Most of the private flights operate under the VFR or Visual Flight Rules, and there is no question of instrument flight or even the use of ground-lights normally. They operate only if weather conditions are fair enough to allow them to see the airport without navigational aids.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

M. Blouin: Je pense que M. Trudel voulait savoir si ce ne sont pas les mêmes normes de sécurité qui s'appliquent à des envolées régulières et à des envolées nolisées.

M. Slangen: Une envolée de nolisement peut aussi bien se faire sous les «IFR», *Instrument Flight Regulations*, que sous les «VFR». Mais l'expérience démontre que la plupart des vols de nolisement tombent sous les «VFR», c'est-à-dire sous des conditions atmosphériques où le pilote peut voir l'aéroport sans l'aide d'instruments.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, dealing now with the actual terminal facilities at Wabush which we heard about just before lunch, is your Company satisfied with the terminal facilities at Wabush-Labrador City?

Mr. Senécal: I would say, not quite. The building is not quite as functional as it should be, it requires additional personnel and is awkward to work in.

Mr. Skoberg: As far as size is concerned, are you satisfied that the area is sufficient to handle the traffic coming into that place?

Mr. Senécal: I think it is all right as far as passenger accommodation is concerned, but perhaps for express and freight it leaves much to be desired.

Mr. Skoberg: In your opinion and in the opinion of your Company, would you prefer to have the airport facilities under the control of the DOT?

Mr. Senécal: I do not think it makes much difference to Quebecair who operates the terminal, actually, as long as it is operated. We pay rent there and as long as we get accommodation for our passengers and our air express, we are satisfied.

Mr. Skoberg: We heard some complaints during our tour up there, of course, with regard to the rate structure of Quebecair. I would like to ask if your Company has a special fare structure for the route between Wabush and Sept Isles compared with Sept Isles to Montreal and if so, what is the reason? The indication was, sir, that your rate for that particular leg of the run was considerably more than that from Sept Isles to Montreal.

Mr. Senécal: That is a sample, I imagine. I have a spectrum of our route structure here starting with the 41-mile segments going up to

[Interpretation]

Mr. Blouin: I think that Mr. Trudel wanted to know if the same standards that are applied to regular flights are applied to chartered flights.

Mr. Slangen: A chartered flight, for instance, can operate under IFR or Instrument Flight Regulations, as well as under VFR. But experience shows that most chartered flights operate under VFR, i.e. in weather conditions where the pilot can see the airport without the help of instruments.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, messieurs, je voudrais traiter des installations de l'aéroport de Wabush. Est-ce que votre société est satisfaite des installations de Wabush et de Labrador?

M. Senécal: Non, pas exactement. Les installations ne sont pas aussi fonctionnelles qu'elles devraient l'être; il y a un manque de personnel et il y est physiquement difficile d'y travailler.

M. Skoberg: Êtes-vous satisfait des installations qui existent pour accueillir le trafic actuel?

M. Senécal: Oui, peut-être en ce qui concerne les passagers, mais, quant aux marchandises, il y aurait beaucoup à faire.

M. Skoberg: Votre compagnie aimerait-elle mieux voir l'aéroport relever du ministère des Transports?

M. Senécal: Peu importe pour Québecair qui exploite l'aérogare. Nous payons un loyer et du moment qu'on s'occupe de nos passagers et de nos marchandises, nous sommes satisfaits.

M. Skoberg: Lorsque nous sommes allés là, nous avons eu des plaintes concernant le tarif de Québecair. Est-ce que votre compagnie a un tarif spécial entre Wabush et Sept-Îles semblable à celui de Sept-Îles à Montréal et, si oui, quelle en est la raison? On a laissé entendre que vos tarifs étaient beaucoup plus élevés pour cette partie de territoire entre Sept-Îles et Montréal.

M. Senécal: J'ai ici un aperçu de nos routes aériennes, avec les segments de 41 milles jusqu'à 730, et les tarifs, par mille-passager,

[Texte]

730 and the rate runs, per passenger mile, from 24 cents down to 10 cents and as low as .079 which is Sept Isles to Montreal.

Mr. Skoberg: What would the rate be on the other portion of the run from Sept Isles to Wabush, Labrador?

Mr. Senécal: It is 12 cents, 12.7.

Mr. Skoberg: From .079 to 12 cents.

Mr. Senécal: That is right.

Mr. Skoberg: Do you believe it is realistic at this particular time for this difference in structure?

Mr. Senécal: No, this is not. It is quite evident that the Sept Isles-Montreal route has a lower rate which we have had to meet in order to get our share of the traffic on that segment.

Mr. Skoberg: How would you compare the amount of traffic between Sept Isles and Montreal and Sept Isles to Wabush in the carrying of passengers?

Mr. Senécal: We have more passengers from Sept Isles to Wabush for certain because on Sept Isles to Montreal there are quite a number of flights and we are not getting even half of the business.

Mr. Skoberg: I suppose this would be divulging some of your financial situation, but would it be fair to ask you what return you are receiving on that leg of the run compared to your Montreal run in regard to passenger miles?

Mr. Senécal: I do not have that information.

Mr. Hervé Desjordy (Vice-President, Finance, Québecair): Maybe I could answer that. If I understood your question, you would like to know the return of Québecair revenue on the Wabush-Sept Isles leg in comparison to Sept Isles-Montreal? I guess I could say that there is an answer to this, but we have not calculated it as far as Québecair is concerned. The figures that we have available are cents per passenger mile from point to point, but to allocate cost on the segment—I am not saying that it is impossible—it becomes arbitrary. It depends on who prepares the figures.

• 1600

Mr. Skoberg: Well then, if you do not allocate cost, how do you justify the difference in the rates that you have just given us?

[Interprétation]

varient de 24 cents à 10 cents, et même jusqu'à .079 pour la route Sept-Îles-Montréal.

M. Skoberg: Quel serait le taux de Sept-Îles à Wabush, Labrador?

M. Senécal: C'est 12 cents, 12.7.

M. Skoberg: De .079 à 12 cents.

M. Senécal: C'est exact.

M. Skoberg: Croyez-vous que cette différence soit réaliste?

M. Senécal: Non, elle ne l'est pas. Pour Sept-Îles-Montréal, nous avons un tarif réduit, nous sommes dans une situation concurrentielle et nous devons avoir des prix concurrentiels.

M. Skoberg: Comment comparez-vous le tarif entre Sept-Îles et Montréal et entre Sept-Îles et Wabush? Je parle du transport de passagers.

M. Senécal: Nous avons plus de passagers de Sept-Îles à Wabush qu'entre Sept-Îles et Montréal parce qu'il y a beaucoup de vols entre Sept-Îles et Montréal et nous transportons moins de la moitié du nombre des passagers.

M. Skoberg: Je crois que ceci vous demanderait de divulguer votre situation financière, mais pourrais-je vous demander quel est votre rendement pour cette partie de territoire par rapport à celle de Montréal, par mille-passager?

M. Senécal: Je ne connais pas ces chiffres.

M. Hervé Desjordy (vice-président, Finances, Québecair): Peut-être pourrais-je vous répondre. Si j'ai bien compris votre question, vous avez demandé quel était le rendement des revenus pour Québecair entre Wabush et Sept-Îles par rapport au revenu entre Sept-Îles et Montréal? Il y a certainement une réponse à cela, mais nous n'avons pas fait les calculs à Québecair. Les chiffres dont nous disposons nous donnent les cents par mille-passager entre différents endroits. Nous n'avons pas vérifié le coût d'exploitation pour chacun des segments de nos lignes aériennes. Cela n'est pratiquement pas possible. Tout dépend d'ailleurs de la façon de calculer.

M. Skoberg: Si vous n'évaluez pas le coût, alors comment justifiez-vous la différence dans les tarifs?

[Text]

Mr. Desjordy: We justified the figure on the passenger stage length. What I am saying is that it is not an exact cost allocation, but we know that it is costing us more to operate in certain areas than in others. I have to say here that when we are talking about Montreal-Seven Islands the determinant of price as far as Quebecair is concerned is not our cost. It is that of the price leader in aviation; it is that of Air Canada.

Mr. Skoberg: I understand that Quebecair, along with other airlines, has to file its rates with the CTC. How many different rate structures have you filed with the CTC up to date for the isolated routes that you now have in operation?

Mr. Senécal: We do not file the rate structure as such. We file the rates between points, and we file revisions or modifications as the case may be. We do not file the rate structure as such because I do not think that there exists a set formula for rate-making anywhere. There are so many factors involved in establishing passenger fares and good rates that I do not think there is a set formula for arriving at one figure with different aircraft types and different stage lengths. It is a question of distance, volumes, seat-mile costs, load factors, and directional trends as well.

Mr. Skoberg: Has your company had any direct complaints in writing from the people of the Wabush and Labrador City area in regard to your rates?

Mr. Senécal: Not that I recall exactly from Wabush. There have been some from Schefferville, I believe. There have not been many, only very isolated cases I think, although it is mentioned often enough verbally.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: My colleagues have taken all the steam out of the work I did last night with their references to air navigation, but I would like to follow another line. To add a little fuel to the fire, in our discussion—I believe it was at Sept-Iles Mr. Pelletier said there are various facilities for air navigation in Sept-Iles. He said that, without prejudice to local facilities, there have been several occasions when the system has been out of order and flights have had to be rerouted or cancelled. I presume he is referring to ILS. Has this been a real problem as far as you people are concerned?

Mr. Slangen: It has been a problem in isolated cases, I would say. There is only one ILS on runway number 10 in Seven Islands and

[Interpretation]

M. Desjordy: Tout dépend de la longueur du trajet. Nous n'avons pas calculé le coût exact, mais nous savons par expérience qu'il nous en coûte plus cher dans certaines régions que dans d'autres. Pour Montréal-Sept-Iles, le facteur déterminant du prix de Québecair n'est pas exactement notre coût. C'est le prix du leader dans l'aviation, soit Air Canada.

M. Skoberg: Je crois que Québecair, tout comme les autres compagnies, doit donner un aperçu de ses tarifs à la commission canadienne des transports. Combien de différentes listes ou catégories de prix avez-vous soumis à la CCT?

M. Senécal: Actuellement nous ne soumettons que les tarifs entre les endroits, les revisions ou modifications suivant le cas. Nous n'avons pas à soumettre de structure de tarifs parce que je me demande s'il existe une formule pour fixer des tarifs. Il y a tellement de facteurs qui servent à établir les tarifs des passagers et de bons tarifs que je ne pense pas qu'il y ait de formule établie à cause des divers types d'avions et de parcours. On tient compte de la distance, des volumes, des coûts par siège-mille, des facteurs de chargement, ainsi que des tendances de direction.

M. Skoberg: Votre compagnie a-t-elle reçu des plaintes de la part des habitants de Wabush et de Labrador en ce qui concerne vos tarifs?

M. Senécal: Pas que je me rappelle dans le cas de Wabush. Nous avons eu des plaintes venant de Schefferville. Pas tellement de plaintes, quelques-unes, la plupart du temps ce sont des plaintes exprimées oralement.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Mes collègues ont posé toutes les questions que je voulais poser sur la navigation aérienne. Dans notre discussion à Sept-Iles, je crois, M. Pelletier a dit qu'il y a bon nombre d'installations pour la navigation aérienne à Sept-Iles. Bien souvent leur système ne fonctionnait pas et il a fallu modifier l'itinéraire ou annuler le vol. Est-ce que c'est juste dans le cas de votre compagnie?

M. Slangen: Seulement parfois. Il n'y a qu'un SAI sur la piste 10 à Sept-Iles et quand le SAI ne fonctionne pas, on utilise une

[Texte]

whenever the ILS is not operational, a beacon approach is used which certainly is not as efficient as an ILS approach.

[Interprétation]

approche aux balises, ce qui n'est pas aussi efficace qu'une approche au SAI.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I also think it might be correct for the record to show that there are two non-directional beacons at Schefferville and two at Wabush for directional approach, and that this does not mean that every time you go into Shefferville or Wabush that you are risking anybody's neck. Is that not correct? You are going in under certain minimums. Is that not correct?

M. Pringle: Je crois qu'il faudrait signaler qu'il y a deux balises non directionnelles à Schefferville et deux balises à Wabush pour approche directionnelle, mais ça ne veut pas dire qu'à chaque fois que vous atterrissez à ces endroits, vous risquez votre peau. Est-ce exact? Il y a certaines normes minimums. Est-ce exact?

Mr. Slangen: This is right, Mr. Chairman. Certainly if the weather conditions are below the minimum which is established by the Department of Transport, and then again established for each airline individually, we would not endeavour to try and land.

M. Slangen: C'est juste, monsieur le président. Si les conditions climatiques sont inférieures à la normale au dire du ministère des Transports et de la ligne elle-même, nous ne tentons pas d'atterrir à cet endroit-là.

Mr. Pringle: I think that is very important because the average person sometimes gets the wrong idea that you are taking a lot of risks. If it is all right for me to say so, I agree that the navigational aids are very poor and I would say we should certainly recommend some improvement.

M. Pringle: C'est là quelque chose de très important parce que le particulier a l'impression que vous prenez de grands risques. Je conviens que les aides à la navigation ne sont pas suffisantes et il faut recommander une amélioration.

● 1605

I notice that your clearance calls come from Moncton centre. Do you ever have any problems relating this between your flight advisory in Wabush and Moncton centre?

Je vois que vos permissions d'atterrir viennent de Moncton. Avez-vous jamais des problèmes entre le conseiller aux vols de Wabush et le centre de Moncton?

Mr. Slangen: Normally all air traffic control clearances come from Moncton and this clearance concerns only the aeroplane's flight up to 10 nautical miles within the airport limits. As soon as the aeroplane enters the 10 nautical mile zone, then the airport control tower that takes over.

M. Slangen: De façon normale, les permissions viennent de Moncton et cette permission ne concerne que les vols jusqu'à 10 milles nautiques à l'intérieur des limites de l'aéroport. A l'intérieur de la zone de 10 milles nautiques, c'est la tour qui prend le contrôle.

Mr. Pringle: So you are not suggesting that there should be great improvement in air traffic control. Navigational aids are the big problem.

M. Pringle: Vous ne proposez donc pas qu'on améliore le contrôle de la circulation aérienne. Les aides à la navigation sont vraiment le problème.

Mr. Slangen: We have put the accent on navigational aid, although having an air traffic controller at each airport would certainly be more efficient than each airport being controlled by Moncton airport.

M. Slangen: Vous avez insisté sur les aides à la navigation, bien qu'un contrôleur de la circulation aérienne dans chaque aéroport serait plus efficace que si chaque aéroport est contrôlé par celui de Moncton.

Mr. Pringle: I wonder if the record should not show too that you are operating under low frequency up there, which can be rather bothersome during static electric conditions. Is this not true? Are you not operating for directional purposes mostly under low frequencies instead of VHF?

M. Pringle: Est-ce qu'on ne peut pas aussi dire que vous opérez à basse fréquence, ce qui peut poser des problèmes quand il y a beaucoup d'électricité statique. Est-ce exact? Ne vous dirigez-vous pas à basses fréquences au lieu de VHF?

Mr. Slangen: This is right.

M. Slangen: C'est exact.

Mr. Pringle: Have you requested Omni direction stations up there?

M. Pringle: Avez-vous demandé des stations omnidirectionnelles là-bas?

[Text]

Mr. Slangen: Yes, we have recommended them, although so far we have not had any response.

Mr. Pringle: Do you know if there are any plans for introducing Omni stations into that particular country?

Mr. Slangen: So far the only station for which we do have a definite commitment seems to be Baie Comeau. Otherwise there has not been much of a promise on the part of the Department of Transport.

Mr. Pringle: You have Omni now at Baie Comeau, do you not?

Mr. Slangen: Yes.

Mr. Pringle: And Goose and Sept-Îles?

Mr. Slangen: We would like to supplement them with...

Mr. McGrath: A supplementary question. Does that low frequency signal from Moncton also constitute safety hazard?

Mr. Pringle: No. It is VHF.

Mr. McGrath: Well, I am sorry I cannot use precise terms because I am a layman and I defer to your technical know-how as a pilot, Mr. Pringle. But the point I am getting at is that you indicated that the signal was sometimes blocked out because of electricity and so on, electric storms, and you said this can be bothersome. I am just wondering if it is also a hazard.

Mr. Pringle: Well, Mr. Chairman, I would not want to leave the impression that it is a distinct hazard. The Moncton centre of control—you will correct me if I am wrong here—does operate on clear VHF, but at the non-directional beacon stations on which they are homing-in now, if they are using visual instruments this is not too bad, and if they are not required to use voice or if they are not required to use standard beam, it is not too bad. My reference to low frequency is not as valid as it probably should be, in view of the sophisticated equipment. But I would like to suggest, if I may, that Omni or VHF is much more preferable and that we should recommend it if we can. Is that not correct?

Mr. Slangen: It certainly is.

Mr. Pringle: Well, maybe I could follow up with a couple of other questions here. If I may make a short statement, when aviation airlines started in Canada there was a great deal of government assistance and financial backing given to them.

[Interpretation]

M. Slangen: Oui, nous les avons recommandées mais nous n'avons pas eu de réponse.

M. Pringle: Y a-t-il des plans pour installer des stations omnidirectionnelles là-bas?

M. Slangen: Jusqu'à présent, la seule station où nous envisageons quelque chose de définitif c'est à Baie-Comeau. C'est tout ce que nous a promis le ministère des Transports.

M. Pringle: Vous avez une station omni à l'heure actuelle à Baie-Comeau, n'est-ce pas?

M. Slangen: Oui.

M. Pringle: Et Goose Bay et à Sept-Îles?

M. Slangen: Nous aimerions leur fournir...

M. McGrath: Question complémentaire. Est-ce que la basse fréquence de Moncton constitue également un danger?

M. Pringle: Non. C'est VHF.

M. McGrath: Je ne puis malheureusement me servir de termes techniques, mais ce que je veux souligner c'est que vous indiquez que le signal était parfois bloqué par suite d'électricité, d'orages électriques, et que ceci pouvait être ennuyeux. Est-ce également hasardeux?

M. Pringle: Je ne voudrais pas donner l'impression que cela est dangereux. Le centre de Moncton—vous pourrez me corriger—opère sur des fréquences très hautes, mais dans les stations à balises non directionnelles où ils atterrissent maintenant, s'il y a des instruments visuels, ce n'est pas trop grave; s'ils ne sont pas appelés à se servir de directives orales ou d'un rayon ordinaire, ce n'est pas grave. Quand je parle de basses fréquences, ce n'est pas aussi valable que ce devrait être, grâce aux instruments précis. J'aimerais dire que le VHF ou l'omni est préférable, et nous devrions le recommander. Est-ce exact?

M. Slangen: Certainement.

M. Pringle: Je vais enchaîner avec quelques autres questions. Lorsque les lignes aériennes ont commencé au Canada, il y a eu beaucoup d'assistance et d'aide financière de la part du gouvernement.

[Texte]

Mr. Horner: Speak a little louder; I cannot hear you.

[Interprétation]

M. Horner: Parlez plus fort; je n'entends rien.

Mr. Pringle: I said when airlines started operation in Canada there was a great deal of government financial backing and government support. Now we are developing from trunk lines into regional airlines and we are getting recognition that there should be more—the airlines are doing a good job and we have actually segregated areas of Canada into regions. Do you feel that you are getting sufficient financial backing and government support with regard to development of your airline?

M. Pringle: Lorsque les lignes aériennes ont commencé à être exploitées au Canada, elles ont eu beaucoup d'assistance financière et d'appui du gouvernement. Maintenant, nous passons d'embranchements à des lignes régionales et il devrait y en avoir plus; les lignes régionales font un bon travail, et nous commençons à créer des secteurs dans les différentes parties du pays. Croyez-vous que vous avez assez d'aide financière de la part du gouvernement pour votre ligne aérienne?

Mr. Slangen: As far as facilities are concerned I would certainly say that we do not get the support that we would like to have. To summarize it all, I think Quebecair, for one, as a regional airline has certainly come up with equipment that is worthy of being operated in 1969, whereas equipment installed in most airports up in the north country is of the 1935 or 1940 vintage.

M. Slangen: Quant aux installations, je dois dire que nous ne recevons pas l'appui ou l'aide financière qu'il nous faut. Québecair a pu obtenir de l'équipement moderne, tandis que l'équipement installé dans la plupart des aéroports du Nord du pays sont de l'époque 1935 ou 1940.

Mr. Pringle: Well, that is the answer. I mean, that is an answer, and I agree with it but I will not comment further. I will just follow up and re-emphasize my question. If government backing and government finances or support or guarantees or whatever you want to call them were extended to regional air carriers, and I am not suggesting only Quebecair, do you not think that this would help the regional air carriers to give that kind of service that the people demand and want rather than have to depend on the older type, obsolete aircraft?

M. Pringle: Ça, c'est une réponse. J'enchaîne ici, je vais reposer ma question. Si l'aide financière ou autre du gouvernement s'étendait aux transporteurs régionaux, et je ne parle pas seulement de Québecair, cela ne les aiderait-il pas à fournir les services que les gens réclament, mieux que d'anciens avions?

• 1610

Mr. Slangen: I think I will let Mr. Desjordy, our VP of Finance, answer this question.

M. Slangen: Je vais demander à notre vice-président, finances, M. Desjordy, de répondre à cette question.

Mr. Desjordy: Are you referring to financial assistance by way of subsidy to an airline for services or...

M. Desjordy: Parlez-vous de l'aide financière sous forme de subventions à une ligne aérienne, ou...

Mr. Pringle: I am not referring to subsidies. I am referring to government guarantees on purchases of equipment and perhaps loans in some instances. I am not referring to subsidies; I am referring to facilitating financing.

M. Pringle: Je ne parle pas de subventions, mais de garantie de la part du gouvernement pour l'achat d'équipement et aussi des prêts dans certains cas. Je ne parle pas de subventions, mais bien de facilités de financement.

The Chairman: It is always a subsidy. That is some kind of subsidy.

Le président: Mais c'est au fond une sorte de subvention.

Mr. Duquet: How would it be done?

M. Duquet: Comment cela serait-il fait?

Mr. Pringle: In the case of Air Canada, for a long time the government guaranteed the purchase of all aircraft, the payment for all

M. Pringle: Dans le cas d'Air Canada, le gouvernement a garanti pendant longtemps l'achat et le financement de tous les avions.

[Text]

aircraft, the same as they now guarantee Farm Credit Corporation loans. For reference, my suggestion is that it would be very similar to Farm Credit Corporation loans.

Mr. Desjordy: My comment on this is that it would be very tempting for an air line to say, "Yes, we would like to have a guarantee for aircraft", but the danger I see in this is if the loan is guaranteed there would be a great temptation to tell the air line what kind of aircraft to buy. I do not know if that answers your question.

Mr. Pringle: I just have one more question because I am holding up the rest of the members of the Committee. Do you think at the present rate of financial development of the regional air lines in Canada that they can keep pace with the requirements of the general public that in some areas are demanding Air Canada service as a priority or as a preference to regional air carriers by virtue of the equipment that they are forced to use.

Mr. Desjordy: In order to answer this question I think we would have to talk about specific areas. They now have jet equipment at Seven Islands and Schefferville will probably get jet equipment when the landing strip is paved. On the other hand, there are other points that possibly require an Air Canada type of service, but if we look at the number of passengers per day it does not justify a 70-seat aircraft on a daily basis.

Mr. Pringle: I just have one final question. Could you give us some information on the fees charged by the Department of Transport at Schefferville and Wabush?

Mr. Desjordy: I do not have the exact figure per landing, but from memory it costs \$7.50 per landing for an F-27 at the DOT airport. For a D-C3, which Quebecair does not operate any more, I recall it was \$5.40. I do not have an exact figure for the BAC 111, and this is just a range which I am giving you, but in Montreal it is approximately \$25 to \$30 per landing.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have a supplementary question.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Did you say that Schefferville and Wabush charged the same price for landing? You gave us Schefferville and Montreal.

Mr. Desjordy: No, what I said is that the rates I give here are DOT rates whether it be

[Interpretation]

Ce sont les mêmes garanties que celles des prêts consentis à la Société du crédit agricole.

M. Desjordy: Il est évisément tentant pour une compagnie de navigation aérienne d'obtenir des garanties pour l'achat d'avions, mais le grand danger serait que le gouvernement lui dicte la sorte d'avions qu'elle devrait acheter. Cela répond-il à votre question?

M. Pringle: Je retarde les députés et je ne poserai qu'une dernière question. Croyez-vous qu'étant donné la situation financière des lignes aériennes régionales au Canada, elles peuvent répondre aux besoins de la population, qui, dans certaines régions, exige qu'Air Canada lui réserve de préférence aux lignes régionales à cause des appareils qu'ils sont forcés d'utiliser?

M. Desjordy: Je crois qu'il faut distinguer entre les régions. Il y a des avions à réaction à Sept-Îles et Schefferville en aura probablement dès que les terrains d'atterrissage seront construits. Il y a peut-être d'autres endroits aussi qui exigent le genre de service prévu par Air Canada. Mais quand nous regardons le nombre de passagers transportés par jour, un avion de 70 places n'est pas du tout nécessaire.

M. Pringle: Une dernière question. Pouvez-vous nous donner des précisions sur les frais que le ministère des Transports demande pour l'atterrissage à Schefferville et Wabush?

M. Desjordy: Je n'ai pas les chiffres précis par atterrissage mais de mémoire je peux dire que l'atterrissage d'un F-27 à l'aéroport du ministère des Transports revient à \$7.50. Pour les D-3 dont Québecair ne se sert plus, les frais étaient de \$5.40. Je ne connais pas le montant exact pour un BAC 111, car je ne fais que vous donner une idée approximative, mais à Montréal, c'est environ \$25, \$30 par atterrissage.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

M. Portelance: Monsieur le président je voudrais poser une question complémentaire.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Avez-vous dit que les frais d'atterrissage à Schefferville et Wabush sont les mêmes? Vous nous avez parlé plus tôt de Montréal.

M. Desjordy: Non, j'ai parlé des taux du ministère des Transports pour Schefferville ou

[Texte]

Schefferville or Bagotville. I am giving the DOT rates with the exception of Montreal, where you have an added tax for terminal charges. They are the same at all airports.

Mr. Portelance: It is not DOT at Wabush. Is that right?

Mr. Desjordy: It is not DOT.

Mr. Portelance: So what is the price there?

Mr. Desjordy: I cannot tell you the exact price for landing.

Mr. Portelance: Is it more or less?

Mr. Desjordy: My guess would be that it is not more than the DOT rates. Usually a municipal airport will follow the published DOT rates.

• 1615

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Desjordy: Mr. Chairman?

The Chairman: Yes?

Mr. Desjordy: A question was asked about Wabush. At the risk of showing a little difference, let us say, between the representatives of Québecair, the question was asked if we would prefer to have the Department of Transport administer the airport at Wabush. I would like to reopen the subject and say that at the moment—and I do not want to put this before you as facts—our opinion is that the operator of the terminal building at Wabush is almost our competitor when we think of Eastern Provincial Airways. We are renting facilities and we are depending—it is a business proposition, it means \$1,000 a month, I do not deny this—on an association and we are dealing with our competition.

Mr. Skoberg: I have a supplementary, Mr. Chairman. Do you feel that you have not received from the operators of the Wabush facilities a similar type of service to that which Eastern Provincial Airways receives?

Mr. Desjordy: I am sorry, would you repeat the question, please? I did not hear you.

Mr. Skoberg: Do you agree that you are not receiving similar treatment to Eastern Provincial at the airport facilities at this time?

Mr. Desjordy: I do not know whether we receive better or worse treatment than East-

[Interprétation]

Bagotville. Je vous ai donné le tarif du ministère du Transport à l'exception de Montréal, où il y a une taxe supplémentaire pour l'aéroport. C'est la même chose pour tous les aéroports.

M. Portelance: A Wabush, ce n'est pas le ministère des Transports qui administre l'aéroport.

M. Desjordy: Non.

M. Portelance: Alors quel est le prix à Wabush?

M. Desjordy: Je ne puis vous donner de chiffres précis.

M. Portelance: Est-ce plus ou moins?

M. Desjordy: Je ne crois pas que ce soit plus que le tarif du ministère des Transports. D'habitude, un aéroport municipal suit le tarif publié des lignes aériennes.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Horner.

M. Desjordy: Monsieur le président?

Le président: Oui?

M. Desjordy: Il y a eu une question à propos de Wabush. Au risque d'indiquer qu'il y a une différence d'opinion entre Québecair et nous-mêmes, quelqu'un a demandé si nous préférons que le ministère des Transports exploite l'aéroport à Wabush. J'aimerais revenir sur la question et dire qu'à l'heure actuelle, l'exploitant du terminus à Wabush est presque notre concurrent quand on songe à la Eastern Provincial Airways. Nous louons les installations pour \$1,000 par mois et nous avons une forte concurrence.

M. Skoberg: Une question complémentaire, monsieur le président. Croyez-vous ne pas avoir le même genre de service à Wabush que la Eastern Provincial Airways ?

M. Desjordy: Voulez-vous répéter la question?

M. Skoberg: Est-ce que vous ne recevez pas le même service que la Eastern Provincial Airways à l'aéroport de Wabush à l'heure actuelle?

M. Desjordy: Je ne sais pas si nous recevons un meilleur ou un moins bon service que

[Text]

ern Provincial at Wabush. I want to make it clear that our feeling is that if the Department of Transport is the operator, then it is their responsibility to do certain things and we expect certain things from them, but, we feel it is quite different when we are dealing with a private concern.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Gentlemen, I imagine your firm is a member of the Air Transport Association of Canada. I think you are. I know that Quebecair is. I noticed that you were at the Air Transport Association meeting in Montreal this year, when there was a vote of non-confidence in the Air Transport Committee of the Canadian Transportation Commission. Could you give this Committee a few generalizations on what your biggest complaints are with regard to the Air Transport Committee.

Mr. Senécal: I happened to be present when that vote was taken and to tell you the truth it took me by surprise. I did not expect anything like that. I do not think it is quite fair to put all the blame on the Air Transport Committee for the shortcomings of the regional air carrier industry. They do a good job and I think there may be other influences that work on their recommendations and decisions.

Mr. Horner: A bill is now before the House which suggests that an additional tariff of about 5 per cent should be paid by the people who use air services. Am I correct in saying that this will apply to regional carriers as well?

Mr. Senécal: Yes.

Mr. Horner: You have complained about the facilities at some of the northern airports that you use. Do you think it is fair to charge a regional carrier the same percentage as a main line carrier, such as Air Canada, or...

Mr. Senécal: I believe it is actually a consumer tax.

Mr. Horner: It is a consumer tax, yes.

• 1620

Mr. Senécal: On all air tickets in Canada, and I think at Montreal or at some of the international airports there may also be added what I think they call an entry tax.

Mr. Horner: At the international airports there will be both an entry and a consumer tax. Actually, though, would you not agree that it is a tax on the air industry?

[Interpretation]

ne reçoit le Eastern Provincial Airways à Wabush, mais si le ministère des Transports est l'exploitant, nous croyons qu'il peut prendre des initiatives et nous nous attendons à cela de leur part, mais lorsque nous faisons affaire avec une entreprise privée, les choses sont bien différentes.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Je suppose que vous êtes membre de la Commission canadienne des Transports aériens et je crois que vous étiez à la réunion annuelle à Montréal, lors de la tenue d'un vote de non-confiance envers le comité du transport de la Commission des Transports du Canada. Pouvez-vous nous expliquer quelles sont vos plus graves plaintes à l'égard du comité du transport aérien?

M. Senécal: J'étais présent au moment du vote et je dois avouer, que j'ai été moi-même surpris. Il me semble qu'il est injuste de blâmer uniquement le Comité du transport aérien pour les lacunes qui existent dans l'industrie régionale d'aviation.

Le Comité du transport aérien fait du bon travail et j'estime quant à moi que d'autres facteurs ont pu influencer leurs décisions et recommandations.

M. Horner: La Chambre étudie actuellement un projet de loi visant à faire payer une taxe de 5 p. 100 sur les billets d'avion. Cette taxe s'appliquera-t-elle aussi aux compagnies régionales d'aviation?

M. Senécal: Oui.

M. Horner: Vous vous êtes plaint des installations dans d'autres aéroports du Nord du Québec que vous utilisez. Croyez-vous qu'il est juste d'imposer la même taxe pour le transport régional que pour Air Canada?

M. Senécal: Il s'agit en fait d'une taxe à la consommation.

M. Horner: Oui.

M. Senécal: Je crois qu'à Montréal et à certains aéroports internationaux, il y a une taxe d'entrée.

M. Horner: Aux aéroports internationaux, il y a une taxe d'entrée et une taxe à la consommation. Mais je crois qu'en fait, c'est une taxe sur l'industrie de l'aviation.

[Texte]

Mr. Senécal: It is simply added to the cost of the ticket. The ticket has not changed. The consumer will pay it directly.

Mr. Horner: All right. I would like to look at it in another light. If you believe that the consumer would pay it directly and still fly with you, then you could have increased the 5 per cent yourself.

Mr. Senécal: No, I do not think so.

Mr. Portelance: Then would you suggest, Mr. . . .

The Chairman: Order, order please. Let Mr. Senécal answer the question. You have a supplementary question, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: It is on the same subject.

The Chairman: Mr. Horner, will you allow Mr. Portelance a supplementary?

Mr. Portelance: I think the government ought to use that extra money exactly to make improvement in airports like this one and this is where we are missing some cash. They spent \$71 million last year and only received \$41 million from it. This may improve the situation at Wabush and other airports.

Mr. Blouin: Yes, but just a moment, Mr. Chairman, what about our related places, like the North Shore for instance, where air transportation is the only means of transportation and where this 5 per cent tax applies. These people at Schefferville and Labrador City and Wabush are not so badly off because they always have the train, although it is only twice weekly, but talking about east of Sept Îles on the North Shore of the St. Lawrence, there is no choice, there is no railroad, there is no road, there is no water transportation during the winter, so air transportation is the only means of communication. This is where this tax should not apply in my estimation, including Goose Bay and Happy Valley.

The Chairman: I think we are going a little far off the recommendation we have here.

Mr. Blouin: I believe, Mr. Chairman, this will be discussed in the House of Commons.

Mr. McGrath: It is a very important point.

The Chairman: I know it is. Mr. Horner?

[Interprétation]

M. Senécal: Cette taxe est ajoutée au prix du billet. Le prix du billet est toujours le même et le consommateur payera la taxe en supplément.

M. Horner: Très bien. Envisageons les choses autrement. Croyez-vous que le consommateur va toujours demeurer votre client, s'il doit payer la taxe séparément. N'auriez-vous pas pu augmenter le prix du billet?

M. Senécal: Non.

M. Portelance: Croyez-vous. . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Voulez-vous laisser M. Senécal répondre à la question, s'il vous plaît? Voulez-vous poser une question supplémentaire, monsieur Portelance?

M. Portelance: Il s'agissait d'une question sur le même sujet.

Le président: Monsieur Horner, permettez-vous à M. Portelance de poser une question supplémentaire?

M. Portelance: Le gouvernement devrait utiliser les sommes additionnelles pour améliorer les aéroports comme celui de Wabush. Nous avons besoin d'argent comptant. L'aéroport a dépensé environ \$71 millions l'an dernier et il n'a touché que \$41 millions. Grâce à l'argent ainsi recueilli par ces nouvelles taxes, nous pourrions ainsi améliorer la situation des aéroports comme Wabush.

M. Blouin: Oui, mais juste un moment, monsieur le président. N'oubliez pas que dans certaines régions du Nord, le transport aérien est le seul transport disponible. Les habitants de Wabush, de Labrador City et de Schefferville, ne sont quand même pas dans de si mauvais draps, car ils ont un train deux fois par semaine, mais à l'est de Sept-Îles sur la rive Nord, il n'y a pas d'autre possibilité que de recourir au transport aérien. Il n'y a pas de route, il n'y a pas de chemin de fer, il n'y a pas de possibilité de communication par voie navigable. D'après moi, on ne devrait pas imposer les mêmes taxes aux gens qui ne peuvent pas voyager par d'autres moyens que par le transport aérien, et cela s'applique aussi à Goose Bay et Happy Valley.

Le président: Nous nous éloignons des recommandations à l'étude actuellement.

M. Blouin: Je crois, monsieur le président, qu'on discutera la question en Chambre.

M. McGrath: C'est une question très importante.

Le président: Oui. Monsieur Horner.

[Text]

Mr. Horner: I have a further question to Quebecair, Mr. Chairman, and thank you. Have you applications before the Canadian Transport Commission to apply for charter or rights to fly into various other parts of Canada, for example, Ottawa? I noticed during the air strike you did remarkable work in flying into Ottawa.

Mr. Senécal: We have one application which we are not sure is being considered by the Committee, as yet. It is for a kind of shuttle between Montreal and Toronto. Apart from that, we do not have any application to fly additional routes in Canada, although we have one to fly a trans-border route to the United States.

Mr. Horner: What airport would you use in the United States?

Mr. Senécal: The original plan was to have a landing at Springfield-Hartford. That is a twin city as far as flying is concerned; White Plains New York.

Mr. Horner: You have no application to fly into Ottawa and you are not flying into Ottawa now from Montreal?

Mr. Senécal: No.

Mr. Horner: Or going to Quebec City?

Mr. Senécal: Quebec City?

Mr. Horner: Or from Quebec City to Ottawa?

Mr. Senécal: No, no.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, je voudrais demander aux témoins si Québecair a obtenu un permis récemment pour des vols nolisés vers les Antilles.

Mr. Senécal: Oui, dernièrement.

M. Blouin: Est-ce que cela peut détériorer le service sur la Côte Nord?

Mr. Senécal: Non, pas du tout. Je dirais plutôt que cela pourrait l'améliorer. Nous avons certainement besoin du revenu additionnel pour arriver à une utilisation raisonnable et économique de notre équipement.

M. Blouin: Est-ce que c'est vrai que ces vols vont se faire durant les fins de semaine seulement?

Mr. Senécal: De nuit ou durant les fins de semaine.

M. Blouin: Alors, cela ne peut pas affecter tellement les autres services de la Côte Nord?

[Interpretation]

M. Horner: J'aurais une autre question à poser aux représentants de Québecair. Avez-vous demandé au comité du transport aérien pour avoir des vols organisés vers d'autres endroits du Canada comme Ottawa? Lors de la grève d'Air Canada, vous avez aussi desservi la capitale.

Mr. Senécal: Nous avons soumis des demandes, mais nous ne savons pas si le Comité les étudie pour le moment. Nous n'avons pas demandé de desservir d'autres endroits au Canada bien que nous ayons toutefois fait des demandes pour nous rendre aux États-Unis.

M. Horner: Quel aéroport desserviriez-vous aux États-Unis?

Mr. Senécal: Nous prévoyons utiliser à l'origine l'aéroport de Springfield-Hartford, ou à White Plains, New York.

M. Horner: Vous n'avez pas demandé à venir desservir Ottawa à partir de Montréal.

Mr. Senécal: Non.

M. Horner: Ou d'aller à Québec?

Mr. Senécal: La ville de Québec?

M. Horner: Ou de Québec à Ottawa...

Mr. Senécal: Non, non.

The Chairman: M. Blouin.

M. Blouin: Mr. Chairman, I would like to ask the witnesses whether Quebecair has obtained a licence for chartered flights to the West Indies.

Mr. Senécal: Yes, recently.

M. Blouin: Will this cause a deterioration of the North Shore service?

Mr. Senécal: Not at all. I think it would rather improve it. We certainly need additional income to enable an economic and rational use of our equipment.

M. Blouin: Is it true that these flights are going to take place on the weekends only?

Mr. Senécal: At night or during weekends.

M. Blouin: So it will not greatly affect the other North Shore services?

[Texte]

M. Senécal: Non.**M. Blouin:** Merci, monsieur le président.**Le président:** Monsieur Corbin?

M. Corbin: Monsieur le président, je crois que notre voyage sur la Côte Nord est une continuation du voyage que nous avons entrepris au cours de l'hiver dans les provinces atlantiques. Je voudrais, si vous me permettez, revenir un peu en arrière et poser quelques petites questions aux représentants de Québecair.

Par le passé, soit en 1967 et en 1968, Québecair a demandé de desservir les régions de Gaspé, Bathurst, Edmundston et Montréal. Je ne sais pas si les témoins sont au courant de cette demande qui fut rejetée, dois-je dire, par le Comité des transports aériens.

Je voudrais savoir s'il vous est permis de faire transpirer votre satisfaction ou votre insatisfaction des décisions prises par le Comité des transports aériens relativement à vos demandes. Est-ce que je peux vous demander de dire au Comité si, à votre avis, on n'aurait pas dû favoriser votre demande pour desservir cette région-là qui aujourd'hui encore, est dépourvue de service, comme vous le savez peut-être? Est-ce que vous comprenez ma question?

M. Senécal: Oui, mais le permis a été accordé d'une autre façon à un autre transporteur.

M. Corbin: Non, ce n'est pas du tout la même chose. Vous vous réferez évidemment à l'EPA qui a un permis pour desservir Charlottetown, Nouveau-Brunswick et pour pouvoir ensuite entrer à Montréal directement. Vous avez par contre que le nord-ouest du Nouveau-Brunswick est toujours sans service aérien régulier. Cette région des Maritimes est très désireuse d'être desservie. Étant donné que l'EPA ne semble pas intéressé, est-ce que Québecair serait prêt à soumettre un nouveau une demande pour desservir ce territoire-là?

M. Senécal: Non, je ne crois pas, monsieur le président, que Québecair serait intéressé à partager le trafic du nord du Nouveau-Brunswick, celui de l'est-ouest, avec un autre transporteur. Il n'y en a certainement pas assez aujourd'hui pour cela. De fait, *Eastern Provincial* dessert Charlottetown-Montréal dans le moment. Et je pense qu'on peut dire qu'il dessert Bathurst.

M. Corbin: ...est censé desservir Bathurst.

M. Senécal: Le trafic ne justifie même pas le maintien du service.

21166-5

[Interprétation]

Mr. Senécal: No.**Mr. Blouin:** Thanks you, Mr. Chairman.**The Chairman:** Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I think that our trip to the North Shore is a continuation of the trip we undertook to the Atlantic Provinces in the winter. I would like to go back a little and ask the following questions to the witnesses of Québecair.

In the past, that is in 1967 and 1968, there were requests from Québecair for services to Gaspé, Bathurst, Edmundston and Montreal. I do not know if these witnesses are aware of this application, which was rejected, I must say by the Air Transport Committee.

What I want to know is whether you are allowed to express your satisfaction or dissatisfaction with the decisions taken by the Air Transport Committee in connection to your application. Could I ask you to tell the Committee whether, to your way of thinking, your application should have been favourably received. As you are well aware, that area is not revised yet. Do you follow my question?

Mr. Senécal: Yes, but the licence was granted in another manner to another carrier.

Mr. Corbin: No, it is not at all the same thing. You are referring of course to EPA which has a licence to serve charts in New Brunswick and then fly directly into Montreal. On the other hand, you know that the Northwestern part of New Brunswick is still without regular air service. That particular area of the Maritimes is in great need of air service. Since EPA is not interested, would Québecair be ready to submit another application to serve that particular area?

Mr. Senécal: No, Mr. Chairman I do not think that Québecair would be interested in sharing its East-West service in the Northern part of New Brunswick with another carrier. Eastern Provincial Airlines serves Charlottetown and Montreal at the present time, and also Bathurst, I believe.

Mr. Corbin: ...it is supposed to serve Bathurst.

Mr. Senécal: The traffic does not even justify maintenance of the service.

[Text]

M. Corbin: Alors, vous avez définitivement abandonné tout projet éventuel pour desservir Gaspé, Bathurst, Edmundston.

M. Senécal: Pour le moment, je dirais oui.

M. Corbin: J'aurais une autre question. Le ministre des Transports a annoncé, cet été, une espèce de politique, si vous voulez, quant à l'allocation de certaines régions du pays à des transporteurs régionaux. Par exemple, on a dit que la région des provinces atlantiques était un territoire réservé à EPA, plus ou moins. Ensuite, on vous a donné une partie de la Côte Nord, le Labrador et une bonne partie du Québec. Est-ce que vous acceptez ce genre d'énoncé politique? Est-ce que c'est justifié?

M. Senécal: Je dirais qu'on n'a pas le choix.

M. Corbin: Pourquoi n'avez-vous pas le choix?

M. Senécal: Il faut bien l'accepter. De fait, si on examine les 4 ou 5 transporteurs régionaux du pays, on verra qu'il n'y en a pas un qui a un nombre suffisant d'avions modernes, d'avions à réaction. On ne peut pas dire qu'ils ont réellement une flotte d'avions. Nous autres nous avons des BAC-11 qui desservent nos lignes. Nous avons le temps d'aller aux Antilles et un peu partout, et il nous reste encore du temps. Il faut plus que deux avions pour maintenir un service.

M. Corbin: Oui. De toute façon, vous avez peut-être éludé un peu ma question, ce n'est sans doute pas avec intention, mais croyez-vous que la répartition des régions aux transporteurs aériens semble assez juste tout de même, si on tient compte des principes qui ont amené le ministre à faire cette démarcation-là?

M. Senécal: Je dirais, monsieur le président, que le ministre a fait des démarcations qui existaient déjà, en pratique.

M. Corbin: En pratique.

M. Senécal: En pratique, oui. Il a délimité certaines choses, mais quelques portes restent quand même ouvertes. Il y a des services interrégionaux qui doivent être donnés, et ils le seront. Les gens feront des demandes qui seront accordées suivant certains critères.

M. Corbin: Il n'y a pas de doute, par exemple, que dans votre propre cas, il y a énormément de collaboration avec EPA dans certaines régions du pays, il y a une mise en

[Interpretation]

Mr. Corbin: So, you have definitely given up any idea of serving the Gaspé-Bathurst-Edmundston area.

Mr. Senécal: For the moment, I would say, yes.

Mr. Corbin: Another question. The minister of Transport announced this summer a kind of policy concerning the allotment of various areas of the country to regional carriers. For instance, it was said that the Atlantic Provinces were more or less reserved for EPA. Then you were given part of the North Shore, Labrador and a good part of Quebec. Do you accept that type of policy statement? Is it justified?

Mr. Senécal: I would say that we have no choice.

Mr. Corbin: Why do you not have any choice?

Mr. Senécal: We have to accept this. In fact, if one considers the four or five regional carriers in the country, I think there is not one which has enough modern jet planes. You cannot really say that they have a fleet aircraft. We have BAC-111s on our lines. We can go to the West Indies, almost anywhere, and we still have time left over. One needs more than two planes to maintain a service.

Mr. Corbin: Yes. In any case, you have perhaps avoided my question. It may have been unintentional. Do you think that the distribution of regions to air carriers is fair, if you take into account the principles that motivated the Minister?

Mr. Senécal: I would say, Mr. Chairman, that the Minister defined the lines which already existed in practice.

Mr. Corbin: In practice.

M. Senécal: In practice, yes. He defined certain things. This leaves certain doors open, nevertheless. There are inter-regional services, which have yet to be allotted, and they will be. Applications will be made and some will be favourably received according to certain criteria.

Mr. Corbin: There is no doubt in your case, for instance, that there is a lot of co-operation with EPA in certain parts of the country, a certain sharing of services, of certain facilities.

[Texte]

commun de certains services, de certaines facilités; n'est-ce pas le cas à Mont-Joli, par exemple?

M. Senécal: Oui, nous discutons afin de mettre en commun certaines facilités que nous pouvons avoir aux mêmes endroits en vue de réaliser des économies.

M. Corbin: Est-ce que cette mise en commun de ces facilités et de ces services pourrait éventuellement conduire à la fusion des deux compagnies?

M. Senécal: Je ne suis pas en mesure de répondre à cela, c'est possible.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, just briefly, I am completely confused now on the subject of rates. Would you repeat your answer to a question from Mr. Skoberg about whether the carrier filed a schedule of rates? Would you repeat the answer you gave to a previous question about whether you had filed a schedule of rates with the Air Transport Committee?

Mr. Senécal: What is schedule of rates?

Mr. Thomas (Moncton): Rates, air rates, I'm sorry.

Mr. Senécal: Yes, sir. All rates charged have to be filed with the Air Transport Committee and approved.

Mr. Thomas (Moncton): Did you not qualify your answer that only certain—in other words, do you file a schedule of rates, say, from Schefferville to Sept Îles, Sept Îles to Montreal and so on?

Mr. Senécal: Yes, they all have to be filed. I want to say that we have never filed a set formula for rate-making, because I do not think one exists.

Mr. Thomas (Moncton): No, but you file a schedule of rates for various places.

Mr. Senécal: Yes, quite definitely.

Mr. Thomas (Moncton): That is where your answer confused me because this was at variance with what—The chief complaint we heard about Quebecair during our trip, I think now that you people are here you could be given a chance to answer it—the chief complaint was on rates, air fares. For example, the City Manager of the town of Schefferville, I believe it was, presented their

[Interprétation]

ties. Is that not the case at Mont Joli for instance.

Mr. Senécal: Yes, we are discussing in order to share certain facilities that we can have in the same places and this allows for certain savings.

Mr. Corbin: Could this sharing of facilities and services lead to the amalgamation of these two companies, for instance?

Mr. Senécal: I am not in a position to answer. That is a possibility.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Une brève question: j'y vois moins clair que jamais dans le sujet des tarifs.

On a demandé si les transporteurs présentaient des structures de tarifs. Voulez-vous répéter votre réponse? Est-ce que vous soumettez véritablement une liste de vos tarifs au comité des Transports?

M. Senécal: Qu'est-ce qu'une liste de tarifs?

M. Thomas (Moncton): Les tarifs de l'air, je m'excuse.

M. Senécal: Oui, les tarifs doivent être soumis à la Commission canadienne des Transports. Nous devons la préparer, parce qu'aucune n'existe à date.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous soumettez les tarifs entre divers endroits?

M. Senécal: Oui, il faut les soumettre à la Commission des transports.

M. Thomas (Moncton): Vous n'avez pas à soumettre toutefois des formules permettant d'établir le tarif? Vous n'avez pas expliqué comment est déterminé le tarif?

M. Senécal: Oui, c'est exact.

M. Thomas (Moncton): Les plaintes principales contre Québec Air au cours de notre voyage—et vous devriez avoir la possibilité d'y répondre—que vos tarifs étaient trop élevés et inégaux. Le gérant municipal de Schefferville, déclarait dans son mémoire:

[Text]

brief and in it they make this definite statement:

...we believe that as there is no competition on the Schefferville-Sept Îles stretch, rates are not very favourable.

That is a pretty broad charge they are making. They are saying, in effect, that Quebecair because they have no competition into Schefferville are able to set their own rates. They point out in the brief that the fare from Sept Îles to Montreal is \$38 for 600 miles and from Schefferville to Sept Îles, which is a little better than half the distance, 360 miles, the fare is \$40; in other words, \$2 more.

I know you made the remark earlier that different routes have different problems with traffic and so on, but is this a fair criticism made by the town of Schefferville that you are setting your rates higher because you have no competition?

• 1635

Mr. Senécal: No, that is not exactly what I said. I do not think I said that. We had to meet a low fare between Montreal and Sept Îles because we had no choice, but the other fare has remained the same as a segment.

Mr. Thomas (Moncton): Then what you are saying, in effect, is that the fare from Schefferville to Sept Îles is a comparable rate, but the other rate is actually too low because of competition?

Mr. Senécal: That is right, it is too low.

Mr. Thomas (Moncton): You are satisfied that you can justify your rate from Schefferville to Sept Îles?

Mr. Senécal: Yes, I think the complaint originates from the fact that when we brought our rate down I think from \$41 or \$42 to \$38 to get closer to Air Canada's fare of \$35, they should have benefited from it. It did not change their fare at all because it was still lower than the sum of the two locals; Montreal to Sept Îles and Sept Îles to Wabush or Sept Îles to Schefferville.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you sir.

The Chairman: Mr. Portelance.

Monsieur Portelance.

M. Portelance: Dans le même ordre d'idées, M. le maire Chénier de Schefferville se plaignait aussi que les billets de fin de semaine,

[Interpretation]

Nous croyons qu'il n'existe pas de concurrence entre Schefferville et Sept-Îles. C'est pourquoi les tarifs ne sont pas concurrentiels. Ils sont très élevés.

Étant donné qu'il n'y a pas de concurrence, on dit que Québec Air peut fixer ses propres tarifs. On fait remarquer qu'entre Sept-Îles et Montréal, on charge 38 dollars pour 600 milles; alors qu'entre Schefferville et Sept-Îles, où il n'y qu'à peu près 360 milles, il y a 40 dollars de tarif, soit \$2 de plus.

Naturellement, je sais que chaque trajet a ses problèmes mais est-ce que cette critique de la ville de Schefferville est fondée? Est-ce que vous abusez d'une situation non concurrentielle?

M. Senécal: Oh, je ne crois pas que nous ayons fait de telles déclarations. Nous mettons un tarif très bas entre Sept-Îles et Montréal parce que nous sommes obligés. Nous n'allons pas toutefois faire la même chose entre Schefferville et Sept-Îles. La situation est différente. Il s'agit d'un corridor aérien différent.

M. Thomas (Moncton): Le tarif entre Sept-Îles et Schefferville est un taux ordinaire, c'est celui entre Sept-Îles et Montréal qui est plus bas par rapport à l'ordinaire à cause de la concurrence?

M. Senécal: Oui c'est exact. Il est trop bas.

M. Thomas (Moncton): Pouvez-vous justifier le taux entre Schefferville et Sept-Îles?

M. Senécal: Je crois que la plainte provient du fait que lorsque nous avons abaissé nos tarifs, de 41 dollars à 38 dollars, ou tenté de nous rapprocher davantage du tarif de 35 dollars d'Air Canada, ceux-ci auraient dû en profiter. Ils n'ont pas changé leur taux parce qu'il était encore plus bas que la somme de Montréal à Sept-Îles et Sept-Îles à Wabush ou de Sept-Îles à Schefferville.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance.

Mr. Portelance: To follow the same line, Mayor Chénier of Schefferville complained that the weekend tickets, reduced by 50 per

[Texte]

réduits de 50 p. 100 ne peuvent être utilisés que par des voyageurs venant du sud et non par les citoyens de Schefferville. Est-ce que c'est une situation qui existe vraiment et quelle en est la raison principale?

M. Senécal: En fin de semaine, et j'en ai peut-être parlé, les gens viennent du nord, en direction de Québec et Montréal, tandis qu'au début de la semaine, la situation est inverse. Alors, il y a une grosse différence dans les chargements.

Il s'ensuit donc qu'il y a beaucoup de fauteuils vides à bord des avions en fin de semaine en direction nord-est, et le même état de choses existe au début de semaine pour les voyages vers le sud-ouest. Nous offrons ces fauteuils à très bon marché afin de les utiliser. Si vous accordez le même privilège aux gens de Schefferville, il faudrait ajouter des vols pour répondre à la demande, les avions sont bondés en fin de semaine. Alors, ajouter des vols doublerait les dépenses, abaisser le prix des billets de 50 p. 100 voudrait dire que nous réduirions notre prix à 25 p. 100 du prix normal.

M. Portelance: Est-ce que la même chose se fait aussi entre Sept-Îles et Wabush, disons, ou est-ce que vous avez des taux...

M. Senécal: Direction générale, en fin de semaine, en allant vers l'est et le nord.

M. Portelance: Une autre des plaintes que nous avons eues à Schefferville, était celle d'un M. Cyr qui s'occupait, je crois, de l'hôpital là-bas...

M. Blouin: Pardon, M. Cyr, s'occupe des syndicats ouvriers.

M. Portelance: Oui, excusez-moi. Il disait que lorsqu'il avait à utiliser un avion pour le transport d'un patient, par exemple, le coût était très élevé et, de plus, les infirmières n'avaient pas de fauteuils, elles devaient aller à l'hôpital de Schefferville, rencontraient des difficultés à obtenir des réservations pour le retour. De ce fait, l'hôpital se voyait obligé de leur payer un traitement une semaine au complet, au lieu de quelques jours. De telles choses se produisent-elles assez souvent?

1640

M. Senécal: Le transport d'un malade sur une civière est dispendieux, je ne peux pas être au juste, je crois que cela équivalait au prix de deux fauteuils.

M. Portelance: On parle de quatre fauteuils.

[Interprétation]

cent, cannot be used except by travellers coming from the South and not from the citizens of Schefferville. Is this truly the case and what is the principal reason for this?

Mr. Senécal: On the weekend, people come from the North towards Quebec City and Montreal. In the beginning of the week they travel the other way. So there is a great difference in the loads.

There are many empty seats on the weekend towards the Northeastern area and by the same token a lot of empty seats in the beginning of the week towards the Southwest. We offer these seats at very good rates so as to use them. If we grant the same thing to the citizens in Schefferville, we would have to add additional flights to accommodate them, for planes have a full load on the weekend. To add flights would double the expense. To lower the price of tickets by 50 per cent would be the equivalent of reducing our price to 25 per cent of the standard price.

Mr. Portelance: Does the same thing occur between Sept Îles and Wabush? Or do you have rates...

Mr. Senécal: Generally speaking, on the weekend the trend is towards the east and the north.

Mr. Portelance: Another complaint we heard in Schefferville was formulated by Mr. Cyr who looks after the hospital there...

Mr. Blouin: No, Mr. Cyr looks after the labour trade unions.

Mr. Portelance: Yes, I am sorry. He said that when they use the plane for a patient, it is very expensive and moreover, the nurses who wanted to get out of Schefferville had difficulties in getting reservations to come back to Schefferville. Consequently, the hospital had to pay them a whole week instead of a few days. Does this happen often?

Mr. Senécal: The transportation of a patient on a stretcher is very expensive. I do not know how much it would cost, I think this is equal to the price of two seats.

Mr. Portelance: We are talking about four seats here.

[Text]

M. Senécal: Il faut qu'ils baissent les dosiers des fauteuils, il leur en faut quatre pour y installer une civière.

M. Portelance: Le patient doit payer pour quatre fauteuils au lieu d'un?

M. Senécal: C'est cela, il utilise les quatre fauteuils. Quant à l'infirmière qui ne peut pas avoir de réservation pour revenir, elle la fait comme tout autre passager. Nous n'avons aucune discrimination envers qui que ce soit.

M. Portelance: Ceci prouve donc que là où il n'y a pas de concurrence, c'est plus difficile pour les usagers de la compagnie d'avoir un service semblable à celui d'autres municipalités où la concurrence existe?

M. Senécal: C'est ce qu'on dit. Il y a des domaines où il y a trop de concurrence et le service peut se détériorer, si la clientèle n'est pas assez nombreuse pour maintenir deux compagnies.

M. Portelance: Une autre question: tout à l'heure on a fait allusion à de la correspondance échangée entre la CCT et votre compagnie au sujet d'améliorations à apporter aux différents aéroports, surtout celui de Wabush; mais je ne sais si vous avez dit qu'aucune réponse ne vous était parvenue là-dessus?

M. Slangen: Monsieur le président, excusez-moi. Il ne s'agit pas de recommandations faites à la CCT, mais au ministère des Transports. Il faut dire que nous avons reçu des réponses du ministère des Transports, mais la date de la mise en vigueur de ces opérations est toujours retardée d'une année à l'autre.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, je pense que la question de M. Portelance portait sur l'horaire.

M. Portelance: Non.

M. Duquet: Une question a été posée au sujet de l'horaire. M. Hogan, qui témoignait à ce moment-là a répondu que:

Relativement à l'horaire, on nous a assurés qu'on y remédierait à la fin du mois.

Moi, je voudrais savoir si, à la fin du mois de septembre, il y a eu amélioration de l'horaire, comme cette réponse le laissait entendre.

M. Blouin: Je crois que M. Duquet réfère à l'horaire entre Wabush et Sept-Îles.

M. Duquet: Oui, oui.

[Interpretation]

Mr. Senécal: They have to lower the backs of the seats so it takes four seats, you see, for a stretcher.

Mr. Portelance: Then the patient has to pay for four seats instead of one?

Mr. Senécal: He uses four seats. As to the nurse who cannot get her reservations to return, I think she has to make her reservations like any other passenger. We do not discriminate against anybody.

Mr. Portelance: This seems to prove that where there is no competition it is more difficult for the individual to get services similar to those obtained in other municipalities where there is competition.

Mr. Senécal: That is what is said. There are fields where there is too much competition and the service deteriorates, if there are not enough customers to keep two carriers going.

Mr. Portelance: Another question. It has been mentioned that correspondence had been exchanged between the CTC and your company about improvements to be made in various airports and particularly that of Wabush. Did you not also say that no answer had been received by you in this connection?

Mr. Slangen: Mr. Chairman, these are not recommendations to the CTC; these are recommendations to the Department of Transport. Answers have been received from the DOT but the date of implementation of these operations is always delayed from one year to the other.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I think that Mr. Portelance's question has to do with the schedule.

Mr. Portelance: No.

Mr. Duquet: Another question was asked about the schedule. Mr. Hogan, who was the witness, said that:

about the schedule we were assured that this would be taken care of at the end of the month.

And I would be interested in knowing whether at the end of the month of September, there was indeed an improvement to the schedule, as this answer led us to believe.

Mr. Blouin: I think we are talking about the schedule between Wabush and Sept-Îles.

Mr. Duquet: Yes.

[Texte]

M. Senécal: Schefferville et Sept-Îles, peut-être?

M. Blouin: Schefferville ou Wabush? Schefferville-Wabush-Sept-Îles.

M. Duquet: C'est le service entre—M. Hogan avait répondu qu'entre Saint-Jean et Montréal, il n'y avait aucune difficulté, que l'horaire était très bon, que c'était un service quotidien. Quant au Labrador, le service, selon lui, n'était pas très bon, et des recommandations avaient été faites auprès de la CCT pour qu'on améliore le service. A une autre question, M. Hogan a répondu que, relativement à l'horaire de Sept-Îles, on lui avait dit qu'à la fin du mois, on pourrait remédier à la situation et améliorer l'horaire. Or, c'était le 12 septembre. Je voudrais savoir si, à la fin de septembre, il y a eu amélioration.

M. Senécal: Il y a eu un changement à la fin d'octobre, avec le changement d'heure.

Quant à Wabush, il y a un bon service entre cette ville et Sept-Îles: Ils ont un BAC-111 tous les jours, excepté le samedi et le dimanche, et un service de F-27 en plus. Schefferville n'a que le service du F-27, l'aéroport n'étant pas pavé.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Portelance?

M. Portelance: M. Slangen disait qu'ils ont écrit au ministère des Transports et non pas à la CCT. C'est bien exact?

M. Slangen: Je crois que la question qui m'a été posée portait sur les aménagements de l'aéroport. Dans ce cas, les recommandations sont faites au ministère des Transports. Quand il s'agit d'horaire, naturellement l'horaire est soumis à la Commission canadienne des transports.

M. Portelance: Je vous remercie.

• 1645

The Chairman: Mr. Peddle?

Mr. Peddle: I was going to talk about rates, Mr. Chairman, but I am going to defer that to going back a little to the actual facilities at the airport. My question is: Are your jets or your BAC111s landing at any other airport on your Quebec-Labrador route which has equal or less facilities than Wabush?

Mr. Senécal: Oh, definitely not, no.

Mr. Peddle: There are none. In other words, Wabush is at the bottom of the ladder as far as facilities for...

[Interprétation]

Mr. Senécal: Schefferville and Sept-Îles perhaps?

Mr. Blouin: Schefferville or Wabush? Schefferville-Wabush-Sept-Îles.

Mr. Duquet: Mr. Hogan had answered that between St. John and Montreal there was no trouble, that the schedules were very good, this was a daily service. With regard to Labrador, the service is not very good, and recommendations have been made to the CTC to improve the service. And to another question, Mr. Hogan answered that, regarding the Sept-Îles schedule, he had been told, that at the end of the month the situation could be remedied and the schedule improved. This was on September 12. I want to know whether, at the end of September, there was any improvement or not?

Mr. Senécal: There was a change at the end of October with the change of time. As far as Wabush is concerned, it has a good schedule between that city and Sept-Îles: They have a daily BAC-111, excepted on Saturdays and Sundays. There is another service with F-27's. Schefferville has only F-27 Service because the runway there is not paved.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Slangen said they did write to the DOT and not to the CTC. Is that right?

Mr. Slangen: I think the question that has been put to me concerned the airport facilities, in which case recommendations are made to the DOT. When it is a question of schedule, the schedule is submitted to the CTC, that is the Canadian Transportation Commission.

Mr. Portelance: Thank you.

Le président: Monsieur Peddle.

M. Peddle: Monsieur le président, je voulais en revenir aux tarifs, mais je crois que je vais plutôt m'attaquer aux installations de l'aéroport. Est-ce que vos BAC-111 atterrissent à d'autres aéroports sur la route Québec-Labrador dont les installations valent celles de Wabush ou sont moins bonnes qu'elles?

M. Senécal: Non, certainement pas.

M. Peddle: Wabush a ce qu'il y a de moins bon en installations, alors?

[Text]

Mr. Senécal: Wabush, I would say, has a good landing strip but the lack of air navigation instruments keeps the limits very high; keeps the operating limits pretty high.

Mr. Peddle: I have one other question, Mr. Chairman, on another subject. The gentlemen who appeared this morning, did not seem to know anything about leases, they did not know even if a lease existed between their Company and the Department of Transport. Might I ask the witness: what is the lease arrangement between your Company and Wabush Enterprises as to the space you occupy. Is there a lease, or are you just there at the will and pleasure of Wabush Enterprises?

Mr. Senécal: The lease was signed some three or four years ago, I am sure it is for a period of something like 10 years at \$1,000 a month for as long as Quebecair operates out of Wabush.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Any other questions gentlemen? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Very briefly, Mr. Chairman, and gentlemen, there was a complaint at our hearings in Labrador, City of Wabush about no attempt being made by either airline serving that area to put on extra flights during the rush periods of Christmas, New Years, holidays et cetera. Does your Company make any effort to serve the people of that area? Are you really concerned about the people, or are you just running regular flights?

Mr. Senécal: We operate extra flights as long as there is traffic. As a matter of fact, a week before Christmas we schedule extra flights through all night if necessary until traffic is cleared and they are never all used up.

Mr. Skoberg: Then you are suggesting that you are definitely making an attempt to provide extra flights to cater to the demand?

Mr. Senécal: We do provide the extra space needed.

Mr. Blouin: There again, Mr. Chairman, if you will permit me, I think it all depends. I agree with Mr. Senécal of Quebecair, I have lived there all my life and I know something about it. Around Christmas time or New Year there are always big storms or very bad weather. So even if Quebecair put up all the aircraft they have available, if there is a big storm or zero, zero weather they cannot fly

[Interpretation]

M. Senécal: Il y a une excellente piste à Wabush, mais l'absence d'instruments de navigation place Wabush dans une situation défavorisée.

M. Peddle: Une autre question, monsieur le président, portant cette fois sur un autre sujet. Les témoins de ce matin ne semblaient pas être au courant des baux entre le ministère des Transports et l'aéroport. Pouvez-vous dire si le bail est avec la Wabush Enterprises? Y a-t-il véritablement un bail ou êtes-vous là à cause du bon plaisir des Entreprises Wabush?

M. Senécal: Le bail a été signé il y a environ trois ou quatre ans pour une période de dix ans. Il s'agit de 1,000 dollars par mois tant que Québecair part de Wabush.

M. Peddle: Merci, monsieur le président.

Le président: D'autres questions monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Une brève question, monsieur le président. Il y a eu une plainte de formulée lors de notre séance à Wabush-Labrador City. On a dit qu'aucune des entreprises de transport aérien desservant la région ne met à la disposition des clients des envolées additionnelles au temps des fêtes. Est-ce que votre entreprise prévoit remédier à cette situation? Porterez-vous votre attention sur le désir de la population? Est-ce que vous prévoyez des vols additionnels?

M. Senécal: Je dois dire que dans notre cas, nous ajoutons des envolées au moment de pointe. Et je dois dire qu'il y a toujours des sièges de disponibles à Noël. C'est un service additionnel que nous assurons toute la nuit jusqu'au moment où le besoin s'en fait plus sentir.

M. Skoberg: Vous tentez donc de mettre à la disposition du public des envolées additionnelles?

M. Senécal: Nous mettons à la disposition de nos clients des envolées additionnelles.

M. Blouin: Monsieur le président tout dépend; je suis d'accord avec ce qu'a déclaré M. Senécal, mais je voudrais bien vous dire que dans le temps de Noël, il y a souvent des tempêtes de neige ou d'autres perturbations atmosphériques. Alors, même si l'on met des envolées additionnelles à la disposition des gens, les perturbations et les conditions atmosphériques empêchent les avions de

[Texte]

and this is what happens almost every year. Mr. Senécal has been there for a number of years, he can tell you that always around Christmas time there is very bad weather with zero, zero weather.

Mr. Skoberg: The question was raised, Mr. Chairman, and the answer was given that they do put extra flights on and I hope that Quebecair does give the people of that area prior consideration in the movement...

Mr. Senécal: We definitely do.

Mr. Skoberg: Fair enough.

The Chairman: Mr. Corbin?

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire à celle de M. Portelance sur le transport de patients dans des avions. Quand la civière occupe la place de quatre sièges, vous demandez le prix de quatre sièges. Est-ce une pratique suivie par toutes les compagnies de transport aérien ou est-ce particulier à la vôtre?

M. Senécal: Ce tarif a été déposé au comité des transports aériens et approuvé. D'autres compagnies ont peut-être une politique différente, mais normalement, quand quelqu'un utilise quatre sièges, il faut qu'il les paie.

M. Corbin: Maintenant, vous nous rapportiez le cas de certains vols où l'avion peut être à moitié vide; même alors le malade doit payer les quatre sièges?

M. Senécal: Le tarif est approuvé et il faut l'appliquer.

M. Corbin: Les questions d'ordre humanitaire n'entrent pas en jeu, c'est strictement commercial, n'est-ce pas.

M. Senécal: Quand une personne ne peut pas payer du tout, on la transporte pour rien.

M. Desjordy: Vous parlez de questions humanitaires et d'argent; naturellement...

M. Corbin: De relations extérieures, aussi.

• 1650

M. Desjordy: Naturellement, l'un des buts de la compagnie, c'est de faire du profit.

M. Corbin: D'accord.

M. Desjordy: Peut-être me suis-je senti un peu touché lorsque vous avez parlé de ça. Je

[Interprétation]

décoller. Toute personne qui connaît la région sait que dans le temps des fêtes les conditions atmosphériques sont très mauvaises et la température baisse souvent à zéro.

M. Skoberg: S'il y a des envolées additionnelles d'ajoutées, j'aimerais que Québecair en ajoute.

M. Senécal: Nous assurons ce service.

M. Skoberg: D'accord.

Le président: Monsieur Corbin?

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I have a supplementary on Mr. Portelance's questioning about the carrying of patients on stretchers on planes. When the stretcher covers four seats, the patient is charged for the four seats. Is this a practice followed by all air transport companies or is it just your own policy?

Mr. Senécal: No, this tariff was submitted to the Air Transport Committee and approved. Perhaps other companies have different policies, but, generally speaking, it is the same thing: when four seats are used, they have to be paid for.

Mr. Corbin: Now, you reported the case where on certain flights the plane is half empty. Even then, the patient is charged for the four seats?

Mr. Senécal: There is a schedule of rates established, which must be respected.

Mr. Corbin: You do not take humanitarian reasons into consideration. This is a commercial operation, is it not?

Mr. Senécal: Not at all, we might even carry them for nothing, if the patients cannot pay.

Mr. Desjordy: You are talking about humanitarian reasons and money. Naturally...

Mr. Corbin: Public relations are also involved here.

Mr. Desjordy: Of course, the company is out to make a profit.

Mr. Corbin: That is right.

Mr. Desjordy: It is possible I felt somewhat involved when you mentioned this, so I would

[Text]

veux mentionner le fait qu'en septembre 1968, lors d'une greffe du cœur, à Montréal, c'est Québécois qui est allé chercher le «donneur», et nous n'avons pas posé de question quant au prix du billet à cette occasion.

M. Corbin: D'accord, d'ailleurs, ça s'est fait à Edmundston, chez moi.

M. Desjordy: Exactement.

M. Corbin: C'est une pratique commune à toutes les lignes de faire payer le plein tarif?

Le président: Monsieur Breau?

M. Breau: Vous avez dit que vous payez \$12,000 par année pour louer des facilités à Wabush, comment cela se compare-t-il avec celles des autres endroits? Est-ce le même prix?

M. Senécal: Je pense que c'est plutôt élevé.

M. Breau: Combien payez-vous, par exemple, à Baie-Comeau ou à Sept-Îles?

M. Senécal: Bien, je pense que...

M. Desjordy: A Baie-Comeau, ..

M. Breau: Sept-Îles.

M. Desjordy: A Sept-Îles. Encore là, je ne veux pas donner l'impression que je donne des montants exacts. A Sept-Îles, je dirais que nous payons probablement \$3.50 au pied carré, vous allez sans doute me demander: «Combien de pieds avez-vous à Wabush exactement?»

M. Breau: Combien payez-vous au pied carré?

M. Desjordy: Au pied carré, à Wabush, je ne peux pas vous donner de montant. Maintenant, il n'y a que deux clients, alors, tous les deux assument le coût de l'installation de Wabush.

M. Breau: Savez-vous si EPA paie \$1,000 par mois aussi pour le même...

M. Desjordy: D'après les témoignages entendus ce matin, EPA paie aussi \$1,000.

M. Breau: Merci.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen? Mr. Peddle?

Mr. Peddle: I have one final question, Mr. Chairman. I will try to nail this down, and drive the last one into it. I ask the gentlemen here if, of their own knowledge, they know of any other airport in Canada, so lacking in facilities as Wabush, at which passenger aircraft, such as the BAC 111s, are landing on a regular basis?

[Interpretation]

like to say that in September, 1968 for a heart transplant in Montréal, it was Québécois which carried the "donor". No questions were asked about the cost.

Mr. Corbin: I agree. Besides, this occurred in Edmundston where I come from.

Mr. Desjordy: That is right.

Mr. Corbin: It is customary to charge the full price on all the airlines?

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Mr. Senécal, you mentioned you pay \$12,000 per year for the rental of the Wabush facilities. How does this compare with facilities elsewhere? Is it the same price?

Mr. Senécal: The price is rather high.

Mr. Breau: How much do you pay in Baie Comeau or Sept-Îles?

Mr. Senécal: Well, I think that...

Mr. Desjordy: At Baie Comeau...

Mr. Breau: Sept-Îles.

Mr. Desjordy: At Sept-Îles, I do not want to give you the impression that I am quoting exact figures. At Sept-Îles, I would say that we pay about \$3.50 per square foot. Now you are going to ask me how many square feet do we have in Wabush?

Mr. Breau: How much do you pay per square foot at Wabush?

Mr. Desjordy: For Wabush, I cannot give you a figure. But there are just two clients, so both of them carry the costs of the Wabush installations.

Mr. Breau: Do you know whether EPA pays \$1,000 a month also for the same ..

Mr. Desjordy: According to the evidence given this morning, EPA also pays \$1,000.

Mr. Breau: Thank you.

Le président: D'autres questions? Monsieur Peddle?

M. Peddle: J'aimerais avoir des éclaircissements approfondis. J'aimerais demander à ces témoins si, selon eux, il existe d'autres aéroports au Canada aussi pauvres en installations que celui de Wabush où il y a des appareils semblables au BAC 111 qui les desservent d'une façon régulière.

[Texte]

Mr. Slangen: I would like to make a comment on this, Mr. Chairman. I think, at the risk of making a statement different from my colleague, Mr. Senecal, I have to admit that at Churchill Falls the airport facilities are no better than at Wabush.

Mr. McGrath: There is a difference.

The Chairman: Order, order.

Mr. Breau: Mr. Chairman, on a point of order, please. I do not think it is fair to ask that of Quebecair. They do not fly all across Canada.

Mr. Peddle: Mr. Chairman, on a further point of order. That was not my question. I asked the gentlemen if they wanted to comment on any airports that they knew from their knowledge. If they do not want to comment, of course, that is quite in order, too.

Mr. McGrath: By way of a supplementary, Mr. Chairman, it is also fair to say that the airport at Churchill Falls is just under construction and is still a bush airport.

Mr. Peddle: Then I will rephrase my question, Mr. Chairman. Do those gentlemen know of any other airports in Canada besides Wabush and Churchill Falls, at which such aircraft are landing passengers on a regular basis?

Mr. Slangen: Mr. Chairman, we do not know of any.

The Chairman: Gentlemen, this completes the questioning of Quebecair.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I think these gentlemen should be commended for the forthright and direct manner in which they have answered questions. They have given very excellent evidence.

The Chairman: We wish to thank you very much.

Mr. Horner: Mr. Chairman, is there a meeting at 8 o'clock?

The Chairman: We still have the Canadian Transport Commission to hear. Do you think we could finish by 6 o'clock, Mr. Horner?

Mr. Horner: No, we cannot.

Mr. Skoberg: Would it be inconvenient for them to come back at 8 o'clock? If they could, we could finish this tonight.

[Interprétation]

M. Slangen: J'aimerais répondre, monsieur le président. Je dois dire qu'à Churchill Falls, les installations d'aéroport sont loin d'être meilleurs qu'à Wabush.

M. McGrath: Il y a tout de même une différence.

Le président: A l'ordre, s'il-vous-plaît.

M. Breau: Un appel au Règlement. Il n'est pas juste de faire une telle demande à Québecair: Ces gens là ne desservent pas l'ensemble du Canada.

M. Peddle: Un autre appel au Règlement, mais il ne s'agit pas de ma question. Je leur ai offert de donner des commentaires. Je leur ai demandé si, selon eux, cela existait, mais s'ils ne veulent pas faire de commentaires, libre à eux.

M. McGrath: Est-ce que vous me permettriez une question supplémentaire? Il n'est que juste de dire, je crois, que l'aéroport de Churchill Falls est en construction.

M. Peddle: Est-ce que vous connaissez d'autres aéroports que Wabush et Churchill Falls qui soient desservis régulièrement par des BAC 111 et dont les installations aussi présentent de telles déficiences?

M. Slangen: Nous n'en connaissons pas.

Le président: Cela termine la période des questions en ce qui concerne le témoin de Québec Air.

M. McGrath: Je dois, monsieur le président, vous demander de féliciter les témoins pour la façon droite et précise avec laquelle ils ont répondu aux questions.

Le président: Nous vous remercions beaucoup.

M. Horner: Y a-t-il réunion à 8 heures?

Le président: Nous devons maintenant entendre les représentants de la Commission canadienne des transports. Croyez-vous que vous auriez le temps de terminer avant 18 heures, monsieur Horner?

M. Horner: Non, nous ne le pouvons pas.

M. Skoberg: Est-ce que vous croyez que les témoins seraient incapables de revenir ce soir à 8 heures? S'ils le pouvaient, nous pourrions classer cette affaire ce soir.

[Text]

Mr. Horner: I would rather come back at 8 o'clock.

Mr. Breau: Let us finish.

M. Portelance: Un instant. Plusieurs, parmi nous, doivent siéger à un autre Comité ce soir, si nous pouvions en finir avec celui-ci, je crois que nous l'apprécierions.

• 1655

The Chairman: Do you think it is possible for us to finish by 6 o'clock?

Mr. Horner: I do not think so.

The Chairman: Perhaps we should start.

Mr. McGrath: There is no way, Mr. Chairman, that we can finish in one hour.

Mr. Skoberg: Would you ask the gentlemen whether or not they would find it convenient to be available tonight at 8 o'clock?

An hon. Member: Mr. Chairman, I move that we hear them now.

The Chairman: We will continue at 8 o'clock if we do not finish by 6 p.m.

I will now call on those representing the Air Transport Committee to come forward, Mr. Green, Mr. Shields and Mr. Lalonde.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I want to make one thing clear. One of the reasons for our suggestion that it might be an idea to wait rather than dispose of it is that I am sure the Minister would have wanted to be here. He is not well today and could not be present. I thought perhaps, in deference to that, we could have deferred it.

The Chairman: I think you and Mr. Horner and myself already have an understanding, that we will postpone the Minister's attendance at this Committee until Friday when we will have the Estimates of the Transport Minister. All the questions that could be asked of Mr. Jamieson tonight could be postponed until Friday.

Mr. McGrath: Yes, I appreciate that.

An hon. Member: What do we have on Friday? What are you referring to?

The Chairman: The estimates of the Transport Department.

Mr. Skoberg: They will not be finished by Friday.

[Interpretation]

M. Horner: Je préférerais revenir ce soir, monsieur le président.

M. Breau: Finissons-en.

M. Portelance: One moment. Many of us have to be on another Committee tonight and I would appreciate finishing this matter right now.

Le président: Croyez-vous que vous pourriez finir avant 18 heures?

M. Horner: Ah! je ne le crois pas.

Le président: Mais, peut-être devrions-nous essayer en commençant immédiatement.

M. McGrath: Cela nous laisse à peine une heure, monsieur le président.

M. Skoberg: Pourriez-vous demander aux témoins s'ils peuvent revenir ce soir, à 8 heures?

Une voix: Monsieur le président, je propose qu'on les écoute maintenant.

Le président: De toute façon, nous allons poursuivre à 20 heures si nous n'avons pas fini à 18 heures. Alors, nous allons demander aux représentants de la Commission canadienne des transports, M. Green, M. Shields et M. Lalonde.

M. McGrath: Monsieur le président, l'une des raisons qui justifierait l'ajournement, c'est que le ministre se proposait de venir ce soir.

Le président: Nous avons dit que nous reporterions à vendredi la venue du ministre quand nous aurons ses prévisions budgétaires. Rappelez-vous-en. Alors, les questions que vous auriez voulu poser ce soir à M. Jamieson pourront être posées vendredi.

M. McGrath: Oui, je comprends.

Une voix: Qu'avons-nous de spécial vendredi?

Le président: Nous voulions parler des prévisions budgétaires du Ministère des Transports.

M. Skoberg: Elles ne seront pas prêtes vendredi.

[Texte]

The Chairman: No, we will start.

Mr. Skoberg: They have not yet been referred to us, have they?

The Chairman: They will be. Mr. Green is the Executive Director, and he is on my right; Mr. Shields is Counsel; and Mr. Lalonde is the Secretary of the Air Transport Committee.

Mr. Thomas, do you have a question? **Mr. Skoberg?**

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, there has been some discussion this morning and today about the facilities at Wabush. The question I wish to ask is: Do DOT and the Air Transport Committee authorize the landing of any plane at any airstrip in Canada if they consider it unsafe for such landing?

Mr. J. W. Green (Executive Director, (Air Transport Committee) Canadian Transport Commission): I can perhaps answer that question. The Air Transport Committee issues a decision on an application and issues a licence. Among the material it has before it is information and an assessment from the Department of Transport and all the evidence from the applicant and interveners. That licence is issued, but it is not valid until the Department of Transport has issued an operating certificate, certifying that the air line is capable of operating in accordance with the licence.

So the responsibility for the state of the airport, runways and air navigation aids, and so on, is the responsibility of the Department. The ATC licence is not valid until there is an accompanying operating certificate from the Department.

Mr. Skoberg: In other words, it can be concluded that, in so far as the Department is concerned, the facilities at Wabush are completely safe for the landing of all the types of aircraft that are now using that facility?

Mr. Green: The Department would have granted an operating certificate to Quebecair for its operation at all the points on its licence, including Wabush. This means that it satisfies their requirements.

Mr. Skoberg: Do you know whether or not there has been any application by Eastern Provincial Airways or Quebecair for better facilities at Wabush and Churchill Falls?

[Interprétation]

Le président: Nous allons commencer.

M. Skoberg: On ne nous a pas encore confié l'étude de ces dispositions budgétaires?

Le président: Ce sera bientôt fait. M. Green, le directeur général, est assis à ma droite, M. Shields est le conseiller juridique, M. Lalonde est le secrétaire du Comité des transports aériens.

Monsieur Thomas, vous sembliez disposé à poser des questions. Ah bien! je vais passer la parole à quelqu'un d'autre si vous ne l'êtes pas. Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Il y a eu des discussions concernant les installations de Wabush aujourd'hui. La question que j'aimerais poser est la suivante: Est-ce que le ministère des Transports et le Comité des transports aériens autorisent l'atterrissage d'un avion à un aéroport du Canada qui pourrait présenter des conditions d'insécurité?

M. J. W. Green (directeur exécutif, Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports): Le Comité des transports aériens prend une décision au sujet d'une demande de permis et ils accordent ce permis. Ils regardent quels sont les éléments en cause et entendent les demandes du requérant, regardent les normes du ministère des Transports; le permis est enfin accordé, mais il n'est valide que lorsque le ministère des Transports accorde un certificat disant que la société aérienne peut s'acquitter de ses responsabilités conformément au permis. La responsabilité de déterminer l'état des aéroports, des pistes et des instruments de contrôle relève du Comité. Je devrais dire plutôt du ministère et le permis ne vaut que lorsque le ministère l'a accepté.

M. Skoberg: Peut-on dire qu'en ce qui concerne le ministère, les installations de Wabush sont satisfaisantes au point de vue sécurité pour l'atterrissage de tout avion qui utilise cette piste?

M. Green: Le ministère a dû donner un permis à Québecair pour tous ses atterrissages, cela répond donc aux exigences.

M. Skoberg: A votre connaissance, y a-t-il eu des demandes de la part d'Eastern Provincial ou de la part de Québecair concernant l'amélioration des installations de Wabush et de Churchill Falls?

[Text]

• 1700

Mr. Green: I have heard the Quebecair witness mention it this afternoon, and I believe I have seen something on this, but it would not be directed to the Commission; it would be directed to the Department. So, I do not think I can answer that question conclusively.

Mr. Skoberg: Could you give this Committee any reason for the airport facilities not having been taken over by DOT for operation at Wabush?

Mr. Green: No, sir, that is not a matter in which the Commission would have any jurisdiction.

Mr. Horner: Could you not recommend that this be done?

Mr. Skoberg: Who would have the jurisdiction?

Mr. Green: I suppose if we were asked to study the question, we could.

Mr. Skoberg: But we were given to understand...

Mr. Horner: If this Committee recommended that the government study the question, would that be good enough?

Mr. Green: The Department of Transport has its own organization for research and development and for going into airport construction, and so on. The Air Transport Committee has never been set up for that function. With our existing staff and facilities, I do not think this is the type of activity that we could do in depth.

Mr. Skoberg: We were given to understand that there had been representation made to the DOT for them to operate the facilities at Wabush in particular. I am not sure about Churchill Falls. It is in this regard that I ask the question. If there has been representation, has there been any action to date, to your knowledge?

Mr. Green: So far as I know, any representations would not have been referred to the Committee. They may have been received by DOT. The representations would go to DOT, which is responsible for airport construction and airport management and which has the funds and seeks the funds for that purpose.

Mr. Skoberg: Does DOT supervise any privately operated airport facilities in so far as safety, sanitation and such are concerned?

[Interpretation]

M. Green: Je crois que le témoin de Québec-air a répondu à cette question cet après-midi, s'il y a eu des demandes à ce sujet, elles ont été faites au ministère et non pas à la Commission.

M. Skoberg: Pouvez-vous dire au Comité pourquoi les installations n'ont pas été prises en main par le ministère des Transports à Wabush?

M. Green: Non, cela ne relève pas du mandat de la Commission canadienne des Transports.

M. Horner: Ne pourriez-vous pas faire une recommandation à cet effet?

M. Skoberg: De qui relève cette compétence?

M. Green: Si on nous demandait d'étudier la question, on pourrait sûrement le faire.

M. Skoberg: Mais on nous avait amené à croire...

M. Horner: Pouvez-vous demander au gouvernement d'étudier la question?

M. Green: Le ministère des Transports a sa propre organisation de recherche et de développement et qui vérifie la construction des aéroports. Alors, le Comité des transports aériens n'a jamais eu à s'occuper de cela. Les installations dont nous disposons ainsi que notre personnel ne nous permettent pas de faire un travail en profondeur.

M. Skoberg: Nous avons cru comprendre que des instances ont été présentées au ministère des Transports lui demandant de prendre en mains l'exploitation de l'aéroport de Wabush? Je ne sais pas si la même chose a été faite dans le cas de Churchill Falls et j'aimerais le savoir. A-t-on fait des représentations, des mesures ont-elles été prises jusqu'ici, à votre connaissance?

M. Green: Autant que je sache, les demandes n'auraient pas été renvoyées au Comité. Le ministère peut bien en avoir reçu. C'est le ministère qui a la responsabilité de vérifier la construction des aéroports et leur gestion et qui a les fonds nécessaires pour s'occuper de ces responsabilités.

M. Skoberg: Est-ce que le ministère des Transports surveille les aéroports particuliers du point de vue de la sécurité, de l'hygiène etc...?

[Texte]

Mr. Green: They have certain standards but I really cannot speak in detail as to what the DOT does or does not do on that.

Mr. Skoberg: In our hearings previously I asked this question to the Quebecair people on the rate schedule which is filed with the CTC and the Air Transport Committee. Do you not take into consideration the rate structure schedule when these airlines make application for licensing?

Mr. Green: Yes, in a general way. We do not approve or disapprove rates, as a normal course. We accept rates for filing subject to investigation or complaint, and our fares, rates and services division looks at the rate to see that it is on a reasonable basis and that there are no obvious elements of discrimination, for example. Unless there is a complaint or an investigation on the Committee's own initiative, the rates are filed normally on 30 days' statutory notice and then they come into effect, unless some action is taken to prevent their coming into effect at the termination of that notice.

Mr. Skoberg: In your opinion, then, the rates that were filed with the application for this licence were not discriminatory in so far as those areas in the North are concerned. Is this what you are telling me now?

Mr. Green: We had no representations prior to the effective date of the rates that they were discriminatory. I think it is recognized in rate structures that there is a taper by stage lengths. That is, in a short haul there are fixed costs involved that are constant, so that a short-haul fare would normally be at a higher unit rate than a long-haul fare. The effect of competition is also recognized. For example, if there is fast and effective surplus transport and competition with an air fare, that will have an effect on the rate which may not be strictly on a rate structure basis.

Mr. Skoberg: How would the user of a facility know what the rates would be until after they were put into effect? Are they published ahead of time so that the user himself will have a knowledge of what these rates might be?

Mr. Green: The carrier must post his tariffs believe in his offices and his stations when he files them with the Committee.

Mr. Skoberg: Is this before or after?

Mr. Green: This is at the date of filing, and then there is a 30-day period before they come into effect. Mind you, rates can be

[Interprétation]

M. Green: Ils ont établi des normes à cet effet, mais je ne puis pas m'engager au nom du ministère des Transports.

M. Skoberg: J'ai déjà posé la même question à Québecair au sujet du tarif qui est déposé à la Société canadienne des transports et au Comité des transports aériens. Ne tenez-vous pas compte de la structure des tarifs lorsque ces entreprises de transport aérien demandent un permis?

M. Green: Oui, de façon générale. Nous n'approuvons pas ou ne désapprouvons pas les tarifs tant que nous n'avons pas fait une enquête. Nos services des tarifs et des services s'en occupent, afin de voir s'il n'y a pas de discrimination, par exemple. A moins qu'il n'y ait de plainte ou une enquête de la part du Comité, on approuve ce qui est soumis. Les demandes sont approuvées si rien ne s'y oppose.

M. Skoberg: Pouvez-vous dire que ces tarifs accompagnant la demande de permis ne sont pas discriminatoires, en ce qui concerne, par exemple, les régions du Nord? Est-ce ce que vous voulez dire?

M. Green: Nous n'avons reçu aucune instance avant la date de la mise en vigueur des tarifs disant que ces augmentations de tarif étaient discriminatoires. Nous avons des critères sur lesquels nous devons nous fonder pour prendre nos décisions. La longueur des parcours affecte le prix du tarif et un court parcours est proportionnellement plus cher qu'un long parcours. Il faut aussi tenir compte des fluctuations concurrentielles ou l'absence de concurrence qui peut avoir également une incidence très grande sur la structure des tarifs.

M. Skoberg: Comment l'utilisateur du service peut-il avoir une idée de ce que sera le tarif avant d'entrer en vigueur? Ces tarifs sont-ils annoncés avant d'être mis en vigueur afin que le client soit au courant de l'augmentation de tarif?

M. Green: Le transporteur doit afficher un avis concernant la modification des tarifs dans les bureaux et gares quand il présente sa demande au Comité.

M. Skoberg: Avant ou après que l'augmentation entre en vigueur?

M. Green: Le jour où il soumet la demande et il s'écoule une période de 30 jours avant que l'augmentation n'entre en vigueur.

[Text]

investigated on complaint at any time whether or not they are in effect.

Mr. Skoberg: But the point I am trying to clear up is: are the rates posted after the granting of the licence?

Mr. Green: The rates have nothing to do with the licence, sir. The rates should be posted when the carrier files his tariff with the Committee on normal notice.

There is an exception to the 30-day notice in that to meet competition the carrier may seek permission to file on short notice. That is where he finds himself forced into a lower rate situation by competition.

Mr. Skoberg: I am just trying to clear up one point for myself, if I may, sir. If an airline makes application to the Committee for a licence at that time it no doubt files a rate schedule.

Mr. Green: That is correct.

Mr. Skoberg: Now you suggested that you had received no complaint from those who would use that particular airline and therefore assumed that everything was all right. The only thing I would like to clear up is: are these rates posted for the user to see before the licence is granted by the Air Transport Committee?

Mr. Green: They should be posted by the carrier at his place of business.

Mr. Skoberg: But is he in business at this time? This is what I am trying to find out.

Mr. Green: Well, certainly in the case of Wabush. He has been in business for many years so that his rates are published in his timetable now.

Mr. Skoberg: I am not thinking of an existing airline but of a new airline coming in, a new regional carrier.

Mr. Green: A new regional carrier does not normally pose a problem because if a new carrier is licensed for the first time, there is normally a gap of from several weeks to several months before he gets his operating certificate in order; then he has to file a tariff before his licence is effective.

Mr. Skoberg: And are the public aware of this tariff at that time?

Mr. Green: By that time he is in business. I should think they would be.

[Interpretation]

Cependant, le tarif peut être remis en question quand les plaintes sont formulées, que le tarif soit en vigueur ou non.

M. Skoberg: Je voudrais savoir si le tarif est affiché après que le permis a été accordé.

M. Green: Le tarif n'a rien à voir avec le permis. Il doit être affiché quand le transporteur représente son tarif au Comité dans un délai normal.

La seule exception à ce délai normal de trente jours est dans le cas de concurrence. Ce transporteur peut alors obtenir la permission de présenter sa demande dans un délai réduit mais seulement quand il devrait diminuer son tarif à cause de la concurrence.

M. Skoberg: Si une compagnie d'aviation présente une demande de permis au comité, je suppose qu'elle doit soumettre son tarif en même temps.

M. Green: C'est juste.

M. Skoberg: Vous laissez entendre que vous n'avez pas reçu de plaintes de ceux qui voyageraient avec cette compagnie et vous en concluez que tout va bien. Mais ce que je veux savoir, c'est si le tarif a été affiché avant que le Comité ne délivre le permis.

M. Green: Il doit être affiché par le transporteur à son siège social.

M. Skoberg: Mais en a-t-il déjà un?

M. Green: Dans le cas de Wabush, la ligne est exploitée depuis longtemps et les tarifs de Wabush sont imprimés sur les billets.

M. Skoberg: Je ne veux pas parler d'une ancienne ligne aérienne mais bien d'une nouvelle ligne de transport régional.

M. Green: Un nouveau transporteur ne pose pas de problème parce que quand il reçoit son permis pour la première fois, plusieurs semaines s'écoulent d'habitude avant qu'il reçoive son permis. Alors, il doit soumettre son tarif avant que son permis n'entre en vigueur.

M. Skoberg: Est-ce que le public est au courant de son tarif à ce moment-là?

M. Green: A ce moment, la nouvelle compagnie exploite déjà et les clients sont donc au courant.

[Texte]

Mr. Skoberg: This is what I am just getting back to. Really the user has no knowledge of what the rates will be until after the fact is established. This is the point that I was just trying to clarify.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Green, what is the function of the Air Transport Committee? Can you give the Committee some idea of what you consider its function?

Mr. Green: That is a pretty broad question, sir, but I will try. The function of the Air Transport Committee is mainly the licensing and control of commercial air services as set out in Part II of the Aeronautics Act. It operates, of course, as a committee of the Canadian Transport Commission. So this is a function of the Canadian Transport Commission through its Air Transport Committee.

Mr. Horner: And you judge and hear rates and so on and so forth?

Mr. Green: We have powers to control rates. The procedure for filing rates and fares is, as I have outlined in answer to the last question, through tariff filing on statutory notice.

Mr. Horner: What, in your opinion, brought about the unprecedented vote of non-confidence in the Air Transport Committee by the Air Transport Association of Canada?

Mr. Green: I do not have the resolution in front of me, but I think the resolution speaks for itself. It dealt with the lack of enforcement of the Committee's regulations, if I remember correctly. I think the Minister spoke to that in the House.

Mr. Horner: I am sorry, I was not in the House when the Minister spoke to it. That is not good enough for me here. Perhaps you can repeat what the Minister said.

Mr. Green: I am sorry. I cannot without Hansard. I will not presume to repeat what the Minister said. This relates to an action in the Supreme Court of Canada with respect to some of the general orders of the Air Transport Committee. This is really a legal question and I think I will pass it over to Mr. Shields, if I may.

Mr. L. J. Shields (Counsel, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): I take it, sir, that you wanted to know why the resolution of non-confidence was passed.

Mr. Horner: In your opinion.

[Interprétation]

M. Skoberg: Alors, le public n'a aucune connaissance du tarif sauf quand il entre en vigueur, c'est ce que je voulais savoir.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Green, quelle est la fonction du Comité des transports aérien?

M. Green: C'est une question assez vaste. La fonction consiste surtout à délivrer des permis et à contrôler les services aériens commerciaux comme le stipule la Partie II de la Loi sur l'aéronautique. C'est un comité de la Commission canadienne des transports.

M. Horner: Pouvez-vous décider en matière de tarif?

M. Green: Oui, nous avons des pouvoirs pour réglementer les tarifs. Les compagnies soumettent leurs tarifs comme je viens de le dire.

M. Horner: Qu'est-ce qui a donc entraîné ce vote de non-confiance, au Comité du transport aérien de la part de l'Association canadienne des transport aériens?

M. Green: Je n'ai pas la résolution devant les yeux, mais il semble que la résolution parle d'elle-même. Elle visait le manque d'application des règlements du Comité. Je crois que le ministre en a parlé en Chambre.

M. Horner: Malheureusement, je n'étais pas à la Chambre quand le ministre a pris la parole. Peut-être pourriez-vous répéter ce qu'a dit le ministre.

M. Green: Je ne puis le faire sans avoir le *Hansard* sous la main. Mais cela a trait, n'est-ce pas, à un procès à la Cour suprême du Canada relativement à des règlements généraux du Comité des transports aériens. C'est une question juridique. Je crois que je vais demander à M. Shields d'y répondre.

M. L. J. Shields (Avocat-conseil, Commission canadienne des transports): Je crois comprendre, monsieur, que vous voulez savoir pourquoi la résolution de non-confiance a été adoptée.

M. Horner: A votre avis.

[Text]

Mr. Shields: In my opinion. The general meeting of the Air Transport Association is a forum for all carriers to voice their views and their objections and to say everything that they wish to do, and at that meeting in Mont-

• 1710

real this is exactly what they did. They let it be known how they felt towards what was going on as far as the Air Transport Committee was concerned. This is the place that they could do it, and this is where they did it.

They voiced some objection to the delay of the Committee in revising its regulations and enforcing them. At that time we went to some pains to explain to the air carriers the reasons for this delay. I feel sure that some of them, when they made the resolution, did not quite appreciate the facts. The Air Transport Committee is now part of the Canadian Transport Commission and as a result...

Mr. Horner: Do you think that is a hindrance rather than...

Mr. Shields: I beg your pardon?

Mr. Horner: Are you suggesting that that fact slows you up in any way?

Mr. Shields: No, it does not necessarily slow us up, but the action is not quite as direct as it was before when the Committee was alone because you will note that under Section 1 of the National Transportation Act, all transportation services have to be allocated and viewed on the same basis. So there is the matter of guidance exercised by the chief officers of the Commission and naturally in the development of this, there has been some delay in getting this to work properly.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea of the effect the Supreme Court ruling has had on your Committee rules and regulations?

Mr. Shields: I think you are referring to the Supreme Court ruling which did away with the provisions that the Committee had enacted concerning protection of Class 1 carriers and base protection.

This has made it impossible to enforce protection. Immediately that decision was made public, the Committee circularized to all carriers which informed them that, what we would call sub-legislation by which they enforced protection, was no longer valid and they could not actually enforce it. However, they asked all the carriers to act as if the legislation were still in effect, as if protection were still possible, until such time as they regrouped themselves and got new legislation, properly enacted, into effect.

[Interpretation]

M. Shields: A mon avis. A la réunion générale de l'Association du transport aérien, tous les transporteurs donnent leur opinion et leurs objections et c'est exactement ce qu'ils ont fait au cours de cette réunion.

Ils ont exprimé ce qu'ils pensaient du retard qu'apportait le Comité à la révision et la mise en application de ses règlements. Nous avons essayé de préciser aux transporteurs aériens, les raisons de ce retard. Mais je crois que certains transporteurs n'étaient pas bien au courant des faits. Le Comité du transport aérien fait actuellement partie de la Commission canadienne des transports et par conséquent...

M. Horner: Est-ce que cela vous retarde...

M. Shields: Pardon?

M. Horner: Voulez-vous dire que ce fait vous retarde?

M. Shields: Non, cela ne nous retarde pas mais les initiatives ne sont pas aussi directes qu'avant parce qu'en vertu de l'article 1 de la Loi nationale sur les transports, tous les services de transport doivent être étudiés de la même façon. Donc, il y a une question de directives par les hauts fonctionnaires de la Commission. Il y a eu bien entendu des retards avant que tout puisse bien fonctionner.

M. Horner: Pouvez-vous nous dire quel effet le jugement de la Cour suprême a eu sur vos règlements?

M. Shields: Vous parlez du jugement de la Cour suprême qui a infirmé les articles adoptés par le Comité qui ont trait à la protection des transporteurs de classe I et à la sécurité de la base.

Ceci a rendu la protection impossible. Dès que le jugement a été rendu, le Comité a fait distribuer à tous les transporteurs une directive concernant cette mesure législative grâce à laquelle la sécurité forcée n'était plus en vigueur. Toutefois, ils ont demandé à tous les transporteurs d'agir comme si la mesure était encore en vigueur, comme si la protection était possible, jusqu'à ce qu'ils se regroupent et décident d'une nouvelle mesure législative.

[Texte]

Most carriers actually did comply with this request of the Committee. A few of them naturally did not, and there was no reason actually why they should, but, however, most of them did.

The Committee made an attempt to bring in new legislation through its own commercial air services regulations and they transferred former provisions of protection into, what was called, the classification of air carriers so that an air carrier was classified like a Class 4 charter air carrier. It was stated that he could do certain things and could not do certain things, and the things he could not do were the going-over of Class 1 or Class 2 routes which was put in the classification.

A carrier objected to this and said that in the amendments to the Act, which were passed in February 1969, there was nothing specifically stated which enabled the Committee to pass regulations concerning protection, and this is true. There is no provision which states that the Committee may pass regulations in the matter of competition or in the matter of protection. This is one of the things that has held up implementation of new regulations which would grant protection.

Mr. Horner: I assume, then, Mr. Shields, that we can expect new legislation in the House shortly, to amend...

Mr. Shields: This is a problem area that goes through the Minister's office and I am not sure whether any decision has been made on that exact point.

Mr. Horner: How can the confusion be done away with and the matter cleared up without some amendments to the National Transportation Act?

1715

Mr. Shields: This is one way that it could be done, but there is another way that it could be done. At the time an objection was made, the view was expressed—I guess that is the best way to say it—that the Committee could go to the Supreme Court and ask for a ruling on whether it had the power under the provisions as now exist under Section 13 to pass regulations classifying an air carrier, which in such classification would permit him to do only certain things. So, there are two ways.

Mr. Horner: All right. Has your Committee even some thought to going to the Supreme Court?

Mr. Shields: Oh, yes, this has been considered by senior legal officers of the Committee.

[Interprétation]

La plupart des transporteurs se sont conformés à la demande du Comité. Quelques-uns d'entre eux ne l'ont pas fait. Ils n'avaient aucune raison de le faire, mais la plupart d'entre eux l'ont fait.

Le Comité a tenté d'adopter de nouvelles mesures législatives grâce à ses propres règlements des services aériens commerciaux et ils ont transformé d'anciennes dispositions concernant la protection et la sécurité en une classification des transporteurs aériens, de sorte qu'un transporteur aérien était classé comme un transporteur aérien de classe 4. Il pouvait faire certaines choses et ne pouvait pas en faire certaines autres et les choses qu'il pouvait faire étaient qu'il pouvait croiser les lignes des classes 1 et 2 suivant la classification.

Un transporteur s'est opposé à cela disant que les modifications à la Loi, adoptées en février 1969, ne précisait rien à ce sujet qui permette au Comité d'adopter des règlements concernant la protection, et c'est exact. Il n'y a rien de précisé dans la loi là-dessus. C'est un des points qui ont permis la mise en vigueur de nouveaux règlements accordant la protection.

M. Horner: Nous pouvons nous attendre à avoir de nouvelles lois proposées à la Chambre prochainement pour modifier...

M. Shields: Il s'agit de questions qui passent par le bureau du premier ministre. Je ne sais pas si on a pris une décision à ce sujet.

M. Horner: Comment peut-on éliminer la confusion et régler la question sans modifier la loi nationale sur les transports?

M. Shields: On a dit que le Comité pourrait s'adresser à la Cour suprême pour demander à la Cour suprême de dire si oui ou non il avait le pouvoir, en vertu de l'article 13, d'édicter de tels règlements, qui restreindraient l'action d'un transporteur aérien. Il y a donc deux façons de résoudre le problème.

M. Horner: Très bien. Le Comité a-t-il envisagé d'aller porter sa cause à la Cour suprême?

M. Shields: Oui. Les conseillers juridiques ont étudié la question.

[Text]

[Interpretation]

Mr. Horner: But no decision has yet been reached?

M. Horner: A-t-on pris une décision?

Mr. Shields: No decision has been made by the Commission yet. The Committee has given thought to it, but, you see, the Commission, too, has to implement it.

M. Shields: La Commission n'a pas encore pris de décision.

Mr. Horner: There is a state of confusion in the air industry and this is why, Mr. Chairman, I supported Mr. McGrath when he suggested that we should not proceed until eight o'clock until we could have at least the Deputy Minister here, in view of the Minister's illness, so that this whole matter of who is going to go to the Supreme Court could be cleared up. We should know if you people are going to be asked to go to the Supreme Court or if the government is going to bring in amending legislation. Surely we cannot go on with the existing situation.

M. Horner: Vous avez une confusion permanente dans l'industrie des transports aériens et c'est pourquoi, monsieur le président, j'ai supporté M. McGrath qui voulait que nous continuions jusqu'à huit heures jusqu'à ce que le sous-ministre soit avec nous vu la maladie du ministre, pour voir qui va aller à la Cour suprême ou si le gouvernement entend apporter des modifications législatives. Nous ne pouvons pas continuer dans cette situation.

Mr. Thomas (Moncton): May I ask a supplementary?

M. Thomas (Moncton): Puis-je poser une question complémentaire?

Mr. Horner: Go ahead, sir.

M. Horner: Je vous en prie, monsieur.

Mr. Thomas (Moncton): I was the one who asked the question in the House that day on this unprecedented motion of the Air Transport Association. It seems incredible to me, I am sorry to say, that these people did not know what they were doing. This was a unanimous motion, there was not a dissenting voice, and they stated flatly that they had lost confidence in the Air Transport Committee because they either would not or could not enforce their own regulations.

M. Thomas (Moncton): C'est moi qui avais posé la question à la Chambre sur la motion sans précédent de l'Association des transports aériens. Il me semble incroyable que ces gens-là ne savaient pas ce qu'ils faisaient. Il s'agissait d'une décision unanime et ces gens-là ont dit qu'ils avaient perdu toute confiance dans le Comité des transports aériens parce qu'il ne pouvait faire appliquer ses propres règlements.

I asked the Minister if he intended bringing in new legislation and he said, in effect, that he did not need new legislation; he had had the whole thing straightened out. Is this correct? There still seems to be a great deal of confusion. The Air Transport Association have not been answered, as far as I am concerned, and they say that your regulations are not enforceable.

J'avais demandé au Ministre s'il allait présenter de nouvelles mesures législatives et il a reconnu qu'il n'était pas nécessaire d'adopter de nouvelles lois vu que la situation était réglée. Est-ce exact? Il semble y avoir encore beaucoup de confusion. L'Association des transports aériens n'a pas encore répondu autant que je sache, et ils ont dit que vos règlements n'étaient pas applicables.

Mr. Shields: There really is not any confusion. They are in the same position as the air carrier was in at this meeting. They felt a certain amount of frustration that the Committee was not doing anything and, perhaps, they felt they were justified in making this resolution, but it takes a considerable period of time in order to make up these regulations and make sure that they are properly framed.

M. Shields: Il ne faut pas voir de confusion où il n'y en a pas. Ils sont dans la même position que celle dans laquelle étaient les transporteurs aériens à cette réunion. Ils ressentent une certaine frustration que le Comité ne fasse rien et peut-être se croyaient-ils justifiés d'adopter cette résolution, mais il faut beaucoup de temps avant d'adopter ces résolutions et de s'assurer qu'elles sont bien structurées.

They did attempt very hastily to put in new regulations and then after they were in there were complaints again, so this sort of held things up and threw them back quite a long way.

Ils ont essayé très rapidement d'introduire de nouveaux règlements et, une fois qu'ils ont été introduits, il y a eu des plaintes, ce qui a remis tout en question.

[Texte]

New regulations are now being developed and consideration is seriously being given to proceeding with a stated case to the Supreme Court on whether the Committee has powers to pass regulations under Section 13 of the Aeronautics Act, whether they can enact the regulations if they so wish and just how far can they go.

This is being developed at the present time by the legal officers of the Canadian Transport Commission. The legal officers are not employees of the Committee, they are now employees of the Commission, so all the legal services are provided by the Canadian Transport Commission and they serve not only the Air Transport Committee, but the Railway Committee, the Motor Vehicles Committee, and all the other committees. There is, therefore, a tremendous amount of work and there are a lot of new men.

Mr. Thomas (Moncton): My point is, then, that the problem has not been resolved because these regulations have not been passed yet. The Minister implied that the problem was settled.

Mr. Shields: No, this is true, the problem has not been solved.

Mr. Thomas (Moncton): So the problem has not been resolved.

Mr. Shields: It is being worked on and will be solved, but it has not been solved yet, no.

Mr. Green: I might add that it is being given very high priority.

Mr. Thomas (Moncton): This is contrary to the Minister's answer, you see and that was all I wanted to clear up.

Mr. Shields: I do not think that what I said was contrary to the Minister's answer. Both parties are of the opinion that there is sufficient authority there; it is a matter of putting it into effect.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, Mr. Shields, but in the meantime, there are no regulations because you cannot enforce them, so the confusion still exists and this might take...

Mr. Shields: In that respect the confusion still exists, that is true.

Mr. Thomas (Moncton): Right.

Mr. Honey: On this very point, I would like to read to you, gentlemen, from the Chairman's Annual Report of the 1968 meeting of the Air Transport Association—I know that you have read it before, but I think it should

[Interprétation]

On est en train de préparer de nouveaux règlements et il se pourrait très bien qu'on aille devant la Cour suprême demander si le Comité a les pouvoirs, dont il s'est servi en vertu de l'article 13 de la Loi sur l'aéronautique, pour adopter des règlements s'ils le veulent et jusqu'où ils peuvent aller.

Les agents juridiques de la Commission canadienne des transports s'en occupent. Ils ne sont pas des employés du Comité, ni de la Commission; les services juridiques sont donc fournis par la Commission canadienne des transports et ils servent non seulement le Comité des transports aériens, le Comité des chemins de fer, le Comité des véhicules automobiles, et tous les autres comités. Il y a donc beaucoup de travail et beaucoup de nouveaux hommes.

M. Thomas (Moncton): Je crois donc que le problème n'a pas été résolu parce que ces règlements n'ont pas été adoptés. Le Ministre avait laissé sous-entendre que la question était réglée.

M. Shields: Non, ce n'est pas exact; le problème n'a pas été résolu.

M. Thomas (Moncton): Donc, le problème n'a pas été résolu.

M. Shields: On y travaille et il sera résolu, mais il n'a pas encore été résolu,

M. Green: Je pourrais ajouter qu'on y donne une très grande priorité.

M. Thomas (Moncton): Ceci est contraire à la réponse du Ministre et c'est ce que je voulais savoir.

M. Shields: Je ne crois pas que ce que j'ai dit soit contraire à la réponse du Ministre. Les deux parties croient avoir l'autorité nécessaire; il s'agit de la mettre en vigueur.

M. Thomas (Moncton): Actuellement, il n'y a pas de règlements parce que vous ne pouvez pas les appliquer; il y a donc encore de la confusion et il se pourrait...

M. Shields: Oui, c'est exact; il y a encore de la confusion.

M. Thomas (Moncton): Bien.

M. Honey: J'ai ici le rapport annuel du président de la réunion de 1968 de l'Association des transports aériens, dont j'aimerais vous lire un extrait:

[Text]

[Interpretation]

be on the record because of the fact that you are using time as an excuse—the following:

• 1720

I would be remiss if I did not record the disappointment and frustration of this industry resulting from the confusion existing regarding government policy. Not only has there been no implementation of previously enunciated policy governing the mainline and regional carriers, but no extension of policy governing other segments of the industry has been developed. Virtually, all Canadian air carriers are suffering under a tremendous handicap in the development of plans, acquisition of new aircraft, and the continued operation of their companies on a profitable basis...

Then it goes on to deal with the classes of licences and the government action concerning Supreme Court ruling. I point out that that was in the Chairman's Annual Report in 1968. Now you people say that all this takes time. Then again in 1969 we had the unprecedented "no confidence motion". Surely we in this Committee, as well as being the representatives of the people—I always consider this committee work, perhaps, the highest court in the land because after all it is the people that governments...

The Chairman: I think, Mr. Horner, this is a different question altogether.

Mr. Horner: A different question?

The Chairman: Yes.

Mr. Horner: It is a question I have been asking ever since five o'clock.

Mr. Green: The comment that you made, that part you quoted, relates to implementation of regional carrier policy mainly.

Mr. Horner: I could have gone on and read where it dealt with the Supreme Court ruling with regard to Class 4 and Class 7 carriers, which the whole discussion has been about.

Mr. Green: Oh, yes. As Mr. Shields said, a regulation was brought into effect in 1969 which was subsequently challenged...

Mr. Horner: Yes, certainly.

Mr. Green: ...and it is now up again. I agree there is cause for frustration on the part of the air carriers, but I simply say, from

Ce serait une négligence que de ne pas mentionner la déception et la frustration de cette industrie résultant de la confusion présente en ce qui a trait à la politique gouvernementale. Non seulement n'a-t-il pas eu de mise en vigueur de la politique annoncée concernant les transporteurs des lignes principales et régionales, mais on n'a pas donné suite de la politique concernant les autres segments de l'industrie. En fait, tous les transporteurs aériens canadiens souffrent d'un énorme handicap dans l'établissement de plans, dans l'acquisition de nouveaux avions et dans l'exploitation soutenue de leurs compagnies dans un but lucratif...

On traite ensuite des catégories de permis et de mesures gouvernementales concernant les règlements de la Cour suprême. Je fais remarquer que cela figurait que dans le rapport annuel du président en 1968. Maintenant vous dites tous que ça prend du temps. Puis ensuite en 1969 il y a eu le fameux précédent du vote de non-confiance. Certainement, nous du Comité en plus d'être les représentants du peuple—j'ai toujours considéré ce travail du comité comme peut-être la cour la plus importante du pays parce qu'après tout c'est le peuple que le gouvernement...

Le président: Je crois, monsieur Horner, qu'il s'agit là d'une question d'un tout autre ordre.

M. Horner: D'un autre ordre?

Le président: Oui.

M. Horner: C'est la question que je pose depuis cinq heures.

M. Green: Le commentaire que vous venez de faire a trait à la mise en vigueur de politiques concernant les compagnies de transport.

M. Horner: J'aurais pu poursuivre et lire la partie qui traite des règlements de la Cour suprême ayant trait aux transporteurs des classes 4 et 7. C'est d'ailleurs là le sujet de toute la discussion.

M. Green: Oh oui. Comme l'a dit M. Shields, un règlement est entré en vigueur en 1969. Il fut étudié de nouveau par la suite...

M. Horner: Oui, certainement.

M. Green: ...oui et on l'étudie de nouveau. Je conviens qu'il y a lieu pour les transporteurs aériens d'être frustrés, mais je dis sim

[Texte]

a legal point of view it has apparently not been a simple job to recast the regulations.

Mr. Horner: Well, all right. You pointed out to the Committee that you have two avenues open: either you appeal through the CTC to the Supreme Court or the Minister brings in legislation amending the Transportation Act.

All I am saying is that we have a continuing problem, ever since 1968 in any case and maybe back further. Surely it is high time we had a decision as to which avenue you are going to take. Are you going to go to Supreme Court or is the Minister going to bring in legislation? Surely we should have reached something by this time.

Mr. Shields: I might try to explain here that what you are reading about in the annual meeting of 1968, the frustration there concerns the implementation and the further expression by the Minister of regional policy. It goes on and complains about the Class 7 and Class 4, but the chief frustration is the implementation of the Minister's policy concerning regional air carriers. There have been further statements by the Minister on that.

The other aspect is, the Committee was, at that time, working on those regulations and they bought them out in the early part of 1969. Those are the ones that also have been subsequently challenged and a case will be taken to the Supreme Court. So there are actually two different areas there.

Mr. Horner: I agree there are two different areas, but they all really coincide with the one problem; that because you have had no decision with regard to directives the whole air carrier business is being held back and has been held back for a couple of years because of this frustration.

Mr. Shields: Perhaps this is true, yes.

Mr. Horner: You have come before this Committee with no decision on which avenue you are going to take. I come back to that original question: what avenue? You do not know what the Minister has in mind and the Minister does not know what you people have in mind. That is the only conclusion I can reach; correct me if I am wrong.

Mr. Green: I will not dispute that. I will say this though, the matter is being worked on with highest priority by our legal services. As soon as the Committee gets something on which it can act, it will be able to deal with it. My understanding is that the work is very well advanced on this.

[Interprétation]

plement que du point de vue juridique, il n'a pas été simple apparemment de refondre les règlements.

M. Horner: Très bien. Vous avez fait remarquer au Comité qu'il existe deux possibilités: soit que vous fassiez appel par l'entremise de la Commission canadienne du transport à la Cour suprême ou que le Ministre adopte une loi qui modifie la Loi sur le transport.

Je dis simplement que nous avons un problème qui dure depuis 1968 et peut-être plus longtemps. Il est temps de prendre une décision. Irez-vous à la Cour suprême ou demanderez-vous au ministre de modifier la loi? Nous devrions certainement avoir pris une décision à l'heure actuelle.

M. Shields: Je pourrais expliquer que ce que vous venez de lire dans le rapport de 1968 sur la frustration concerne l'application de la politique régionale et l'expansion qu'en a faite le Ministre. On continue avec les plaintes au sujet des catégories 7 et 4 mais la principale frustration résulte de la mise en pratique de la politique du Ministre au sujet des transporteurs aériens régionaux. Le Ministre a fait d'autres déclarations à ce sujet.

L'autre aspect, c'est qu'à cette époque, le Comité préparait ces règlements et ils parurent au début de 1969. Ce sont ces règlements qui par la suite ont été remis en question et le cas sera présenté à la Cour suprême. Il y a donc ici deux aspects différents.

M. Horner: Je suis d'accord, il y a deux aspects différents mais ils se rattachent tous au même problème. Parce que vous n'avez pas pris de décision en ce qui a trait aux directives, toute la question des transporteurs aériens est retardée et elle l'a été depuis deux ans, à cause de leurs frustrations.

M. Shields: C'est peut-être vrai, oui.

M. Horner: Vous êtes venus au Comité sans avoir pris de décision. Je reviens à la question originale. Quel choix? Vous ne savez pas ce que veut le Ministre et le Ministre ne sait pas ce que vous voulez. C'est la seule conclusion que je puisse tirer. Corrigez-moi si j'ai tort.

M. Green: Je ne discuterai pas. Je puis toutefois dire que nous étudions la question et que nos services juridiques lui ont accordé l'ordre prioritaire le plus élevé. Dès que le Comité aura du matériel qui lui permette d'agir, il pourra traiter la question. Je crois que ce travail est assez avancé.

[Text]

• 1725

Mr. Horner: The work towards taking it to the Supreme Court?

Mr. Green: The work towards whatever solution comes from legal services to straighten this out. Now, I am not a lawyer and the committee

Mr. Horner: You tempt me to recommend that we call legal services before the Committee.

Mr. Green: Legal services has a representative here, sir.

Mr. Shields: I am here, sir.

Mr. Horner: Then maybe legal services had better answer which it is.

Mr. Shields: They are going on both aspects. Actually there are new regulations being drawn up and they are working on the preparation of the case to go to the Supreme Court, so the whole thing is going forward at the one time. As to the implementation of the Minister's policy, actually the Air Transport Committee or the Canadian Transport Commission does not have too much to do with that ;they are subject to the expressions of the policy by the Minister. So that is a different area.

Mr. Horner: All right, I will drop that. I have some more questions but you go ahead on a supplementary.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: May I ask a supplementary? How much participation and consultation with the industry itself across Canada has taken place with regard to your approach to the solution to this problem?

Mr. Shields: In the new regulations?

Mr. Pringle: You are approaching the resolution to the problem that you have and I was wondering just how much consultation within the industry and the people involved in industry has taken place, or whether you are attempting to find the solution within the CTC or within the legal department?

Mr. Shields: Originally, after the orders were first declared invalid, the Committee obtained the services of a solicitor who was also a member of the Air Transport Committee to work on the Air Transport Association. He assisted in the drafting of the new regulations which were put into effect earlier this year. These also have been challenged too, so

[Interpretation]

M. Horner: Pour l'amener à la Cour supérieure?

M. Green: Pour trouver la solution qui pourra provenir des services juridiques en vue de corriger la situation. Je ne suis pas avocat et le comité...

M. Horner: Vous m'incitez à recommander que nous demandions aux services juridiques de témoigner devant le Comité.

M. Green: Il y a un représentant des services juridiques ici.

M. Shields: Je suis présent.

M. Horner: Il vaudrait peut-être mieux alors que les services juridiques donnent la réponse.

M. Shields: Ils traitent les deux aspects. Présentement, de nouveaux règlements sont mis au point et ils préparent le cas qui sera présenté à la Cour suprême afin que le tout soit présenté en même temps. En ce qui concerne l'application de ma politique du Ministre, le Comité des transports aériens ou la Commission canadienne du transport ne sont pas vraiment concernés; ils sont soumis aux expressions de la politique par le Ministre. Il s'agit donc d'un domaine différent.

M. Horner: Bien, je vais laisser tomber. J'ai d'autres questions, mais vous pouvez continuer avec la question complémentaire.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Puis-je poser une question complémentaire? Dans quelle mesure, a-t-on participé à l'industrie et l'a-t-on consultée en ce qui concerne la façon dont vous abordez la solution de ce problème?

M. Shields: Dans les nouveaux règlements?

M. Pringle: Vous approchez la résolution de votre problème et je me demandais dans quelle mesure on avait consulté l'industrie et les industriels ou si vous tentez de trouver la solution au sein de la Commission canadienne des transports ou dans le domaine juridique?

M. Shields: Au début, une fois les ordres déclarés non valides, le Comité a retenu les services d'un avocat qui était aussi membre du Comité des transports aériens afin de travailler auprès de l'Association des transports aériens. Il a aidé à la mise au point des nouveaux règlements qui sont entrés en vigueur au début de cette année. Toutefois, comme

[Texte]

it is a difficult matter. This gentleman, who worked on the formation of these new regulations together with officers of the Canadian Transport Commission, expressed the views of all the air carriers; he was their representative on this.

Mr. Pringle: So you had one man from ATA on your advisory committee, is that right?

Mr. Shields: He was one of the senior members, he was an officer of the ATA.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Horner: I would like to come back to another line of questioning if I might, Mr. Green.

Would you people have some say, or any say, or complete say with regard to the approval of Air Canada's proposed reduction in trans-Atlantic group flights?

Mr. Green: Yes, they would have to file this tariff with the Air Transport Committee. This, mind you, is not a final...

Mr. Horner: Oh, I realize that.

Mr. Green: ... position yet. Also, we would not be the only people who would have a say, every other country into which Air Canada flies would also have to approve or disapprove.

Mr. Horner: I am fully aware of that. In other words, you have to pass it for Canada though? Could you tell the Committee whether the application was on a non-affinity basis or on an affinity basis?

Mr. Green: I do not have the material in front of me, but from memory I think the new fare filed by Air Canada, which was peculiar to Air Canada, was on a non-affinity basis; on the basis of fares of non-affinity groups gathered by agents in quantities of 50, 100 or 150 passengers travelling together.

Mr. Horner: Did they have to be gathered together four months prior to flight time or something? Is there any rule?

Mr. Green: I could not quote it exactly, but I think there was a requirement for firming it up ahead of the flight time and making deposits and finalizing it before the date of the flight.

Mr. Horner: Was there any objection to this filed by other carriers in Canada?

[Interprétation]

ceux-ci ont aussi été mis en question, le problème est délicat. Cet avocat qui a travaillé à la mise au point de ces nouveaux règlements en collaboration avec des représentants de la Commission canadienne des transports a exprimé les opinions de tous les transporteurs aériens; il les a représentés à cette occasion.

M. Pringle: Donc vous avez un membre de l'Association des transports aériens au sein de votre comité consultatif. Est-ce exact?

M. Shields: C'était l'un des cadres, il était représentant de l'Association des transports aériens.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

M. Horner: J'aimerais revenir à un autre genre de questions si possible, M. Green.

Est-ce que vous auriez quelque chose à dire en ce qui a trait à l'approbation d'Air Canada visant la réduction des tarifs de vols de groupe pour les traversées transatlantiques?

M. Green: Oui, il leur faudrait présenter ce tarif au Comité des transports aériens. Ce n'est pas final...

M. Horner: Oh, je le sais.

M. Green: Ce n'est pas une décision finale encore. De plus, nous ne serions pas les seuls qui aurions quelque chose à dire, tous les autres pays où se rend Air Canada auraient à approuver ou à désapprouver.

M. Horner: Je m'en rends tout à fait compte. Autrement dit, il faut que vous le passiez pour le Canada? Pourriez-vous dire au Comité si la demande se fondait sur l'affinité ou sur la non-affinité?

M. Green: Je n'ai pas le matériel devant moi. Toutefois, si j'ai bonne mémoire, je pense que le nouveau tarif prôné par Air Canada se fondait sur la non-affinité; sur des tarifs de groupes de non-affinité réunis par des agents, en groupes de 50, 100 ou 150 passagers qui voyagent ensemble.

M. Horner: Devaient-ils être réunis quatre mois avant le jour du vol. Existe-t-il un règlement?

M. Green: Je ne pourrais le citer exactement mais je crois qu'il y avait un règlement voulant que tout soit décidé avant le moment du vol. Les dépôts doivent être terminés avant la date du vol.

M. Horner: Est-ce que d'autres transporteurs au Canada ont présenté des objections?

[Text]

Mr. Green: Yes, there was an objection filed by one Canadian charter operator which is under consideration. It was treated as an intervention. It was referred to Air Canada for comments, and Air Canada's comments in turn were copied to the complainant; that is in accordance with normal practice.

• 1730

Mr. Horner: What did the air agencies or travel agencies feel about the—

Mr. Green: I am not aware that we have had any complaints from travel agencies, but there may have been which I would not know about.

Mr. Horner: Could you give this Committee some idea how the travel agency system has been working? Not the way it is now, but was there not a system of more or less sub-agencies? A travel agency would be allowed 5½ per cent or 5 per cent or something like that, and the subagency was given an additional 2 per cent or something?

Mr. Green: Perhaps you are speaking of the international group charter rule which applies to chartered flights only.

Mr. Horner: Yes. To chartered flights only.

Mr. Green: I should make it clear that travel agencies are not carriers under the Aeronautics Act. Therefore they do not come under our jurisdiction except that in the International Charter, Rule No. 1969-A-1, the Air Transport Committee has set out a maximum rate which may be paid by way of commission in respect of international chartered flights by an air carrier.

Mr. Horner: Who set out this international rate?

Mr. Green: Pardon?

M. Portelance: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois que M. Horner pose des bonnes questions qui intéressent certaines personnes, mais est-ce que les messieurs du CTC ne sont pas plutôt ici pour répondre à des questions ayant trait à notre voyage dans le Nord du Québec, Québécois et à d'autres plaintes qui auraient été portées ou est-ce que ce sont des questions d'ordre général portant sur l'administration de CTC?

Le président: Les deux; votre question, telle qu'elle est posée, est complexe, ceci a aussi trait à notre voyage, monsieur Portelance.

[Interpretation]

M. Green: Oui, une entreprise de vols nolisés a posé une objection qui est à l'étude présentement. On l'a considérée comme une intervention, l'objection a été présentée à Air Canada afin d'obtenir des commentaires et les commentaires d'Air Canada furent en retour transmis aux plaignants. Ce processus est conforme à la pratique normale.

M. Horner: Qu'elle était l'opinion des agences de voyage au sujet...

M. Green: Que je sache, il n'y a pas eu de plaintes de la part des agences de voyage, mais il y en a peut-être eu à mon insu.

M. Horner: Pourriez-vous exposer au Comité la façon dont fonctionne le système des agences de voyage? Non pas la façon dont cela fonctionne à l'heure actuelle, mais n'existait-il pas un genre de système de sous-agences? On accorderait 5½ ou 5 p. 100 à une agence de voyage ou quelque chose du genre et la sous-agence recevrait un 2 p. 100 supplémentaire?

M. Green: Peut-être parlez-vous du règlement international qui s'applique aux vols nolisés seulement.

M. Horner: Oui, aux vols nolisés seulement.

M. Green: J'aimerais préciser que les agences de voyage ne sont pas des transporteurs aux termes de la Loi sur l'aéronautique. Ils ne relèvent donc pas de notre juridiction sauf que dans son règlement international sur les vols nolisés n° 1969-A-1, le Comité des transports aériens a établi un tarif maximum qui doit être payé comme commission pour des vols nolisés.

M. Horner: Qui a établi ce tarif international?

M. Green: Pardon?

Mr. Portelance: On a point of order, Mr. Chairman. I think Mr. Horner is asking important questions which are of interest to certain people. But are the witnesses of the CTC not here to answer questions concerning our trip to Northern Quebec, concerning Québécois, and concerning complaints that could have been made or are there general questions on the administration of the CTC?

The Chairman: Both. Your question is rather difficult to answer. These are questions that have to do with our trip, Mr. Portelance.

[Texte]

M. Portelance: Bien, les tarifs entre Trans-Atlantique, etc, je ne crois que cela se rattache aux problèmes que nous avons eus au cours du voyage dans les Maritimes.

Le président: Je comprends que c'est peut-être quelque peu élaboré, nous allons sans doute loin, mais...

Mr. Horner: If you have any questions to ask, go ahead. Do not let me use up your time.

Mr. Portelance: No, no. But I mean these people are here. I thought they were here so that we can deal with what we have heard on our trip in the Maritimes, and other questions could come maybe later on at another session.

Mr. Horner: You go ahead. I am prepared to sit until 6 o'clock, and if I can ask my questions later on...

Mr. Portelance: I do not mind sitting at 8 also, but go ahead if you are not through.

The Chairman: I think we should restrain ourselves more to the order of reference we have here, Mr. Horner. I know you will agree with me on that.

Mr. Horner: I do not know whether I will or not. I would like to think, though, Mr. Chairman, that having asked the question, I could pursue it just to clear up my own mind and the misunderstanding that may be on the minds of many of the Committee members. I would like to clear this up, Mr. Chairman.

Mr. Green was attempting to explain the differences between a travel agency and a sub-agency operating in the booking of chartered flights. It may be international chartered flights; it may be chartered flights to northern Quebec through Quebecair. I do not know.

Mr. Green: I will try to answer your question, sir, but I should say in my own defence that my terms of reference were to be prepared for Quebec and Labrador services. However, I will try to answer your question.

The Charter Rule sets out a 5 per cent maximum commission for arranging chartered flights from an agent or any group. There was also a provision for an additional 2.5 per cent to be paid to an air broker. This bore mainly on the operations of a group known as the Baltic Exchange in Europe, and up to that time, that was, I guess, about the only really active air brokerage system in existence. It was not common in North America.

[Interprétation]

Mr. Portelance: The Trans-Atlantic schedule, and so on, I do not think that this has anything to do with our trip to the Maritimes.

The Chairman: I think it is maybe a little elaborate. We are indoubtely far...

M. Horner: Si vous avez des questions à poser, allez-y, je vous en prie. Ne me laissez prendre le temps qui vous est décerné.

M. Portelance: Je croyais que ces gens devaient être ici et que nous devions nous entretenir avec eux de ce que nous avons entendu pendant notre voyage aux Maritimes et que les questions seraient soulevées plus tard, au cours d'une autre séance, peut-être.

M. Horner: Allez-y alors. Personnellement, je suis prêt à rester ici jusqu'à 6 h. et si je peux poser mes questions plus tard...

M. Portelance: Ca m'est égal d'attendre jusqu'à 8 h. aussi, mais allez-y si vous n'avez pas terminé.

Le président: Je crois que nous devrions nous en tenir à notre ordre du jour, monsieur Horner. Je suis certain que vous serez d'accord avec moi là-dessus.

M. Horner: Je ne sais pas si je le suis ou non, monsieur le président, mais maintenant que j'ai posé ma question, j'aimerais bien terminer là-dessus pour clarifier mes idées et celles de plusieurs membres du Comité sur le sujet.

Mr. Green essayait d'expliquer les différences qui existent entre une agence de voyages et une sous-agence qui s'occupe de prendre les inscriptions pour les vols nolisés. Ces vols nolisés peuvent être internationaux; peuvent-ils être des vols vers le nord du Québec, avec Québecair?

M. Green: Je vais tenter de répondre à votre question, mais disons que je suis venu ici pour répondre aux questions concernant le service aérien entre le Québec et le Labrador. Je vais toutefois répondre à votre question.

Il y a une commission maximale de 5 p. 100 prévue par le règlement international, pour les agences de voyages qui organisent des vols nolisés. Il y a une autre disposition qui permet aux courtiers en vols nolisés d'obtenir une commission additionnelle de 2½ p. 100. Cette clause s'appliquait surtout à un groupe européen nommé le *Baltic Exchange* qui, jusqu'à ce moment-là, était le seul système de courtage aérien réellement efficace au monde. Ce système n'était pas tellement populaire en Amérique du Nord.

[Text]

By an amendment rule earlier this year, and following some representations, the provisions for the 2.5 per cent for the air broker's fee was deleted so that the maximum commission payable on a group charter is now 5 per cent.

Mr. Horner: Excuse me for asking one more question. You say an amendment. An amendment by whom? By you people?

Mr. Green: An amendment to the International Charter, Rule No. 1969-A-1. I think it was A-3, but I am not quite sure.

Mr. Horner: This was agreed to by all people signing the International Charter agreement?

Mr. Green: Oh, no. This is a rule of the Air Transport Committee governing the operation of international charters into and out of Canada.

• 1735

Mr. Horner: It was a rule by you people?

Mr. Green: Yes.

Mr. Horner: On representation made by people opposed to the idea of air brokerage?

Mr. Green: On investigation. This was an amendment to the rule. I believe it was 1969-A-3, issued by the Air Transport Committee in the spring.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a couple of brief questions. I apologize that I had to step out at the time the witness started. Perhaps he might have covered this, but I doubt it because I was only out five minutes. You said in one of your answers that your Committee was responsible for the licencing and control of commercial airline companies.

Mr. Green: Regulation would be a better word than control.

Mr. McGrath: Regulation.

Mr. Green: Economic regulation, yes.

Mr. McGrath: Does this include safety?

Mr. Green: No sir, except that there is a definite tie-in between our Committee and the

[Interpretation]

A la suite de certaines instances reçues et d'un amendement au règlement, plus tôt cette année, les dispositions concernant la commission supplémentaire de 2½ p. 100 ont été supprimées. La commission maximale versée pour vols nolisés ne peut dépasser 5 p. 100.

M. Horner: Excusez-moi de vous poser encore une autre question. Qui a proposé cet amendement?

M. Green: C'était un amendement au règlement international n° 1969-A-1. Je pense que c'était le règlement A-3, mais je n'en suis pas sûr.

M. Horner: Est-ce que tous ceux qui ont signé cette entente internationale sur les vols nolisés, étaient d'accord?

M. Green: Oh, non! Il s'agit là d'un règlement du Comité des transports aériens qui exerce un contrôle sur les vols nolisés internationaux, à l'intérieur et à l'extérieur du Canada.

M. Horner: C'est vous qui avez pris la décision?

M. Green: Oui.

M. Horner: Par la suite des instances faites par des gens opposés à l'idée du courtage aérien?

M. Green: Après enquête. Il s'agissait là d'une modification au règlement émis par le Comité des transports aériens, au printemps. C'était le règlement 1969-A-3, je crois.

Le président: M. McGrath.

M. McGrath: J'aurais deux questions très brèves, monsieur le président. Je m'excuse d'être sorti au moment où le témoin commençait à parler, mais comme je ne suis resté que cinq minutes à l'extérieur, je doute qu'il ait eu le temps de toucher cet aspect. Vous avez dit dans une de vos réponses que le Comité était chargé de l'attribution de permis et du contrôle des compagnies aériennes commerciales.

M. Green: Régulation serait un meilleur mot que contrôle.

M. McGrath: Régulation.

M. Green: Régulation économique, oui.

M. McGrath: Est-ce que cela a trait également à la sécurité?

M. Green: Non, monsieur, sauf qu'il y a une entente entre notre Comité et le ministère des

[Texte]

Department of Transport in that any licence issued by our Committee is not valid until it is accompanied by an operating certificate issued by the Department of Transport for the service we have licenced. All the safety inspection services are operated by the Department of Transport Air Service Branch.

Mr. McGrath: But before you issue a licence to operate a service, you must first satisfy yourself that all of the safety factors, all of the safety requirements have been met. Is that correct?

Mr. Green: The application for a licence filed by the carrier is supplied to the Department of Transport for its comments, and we would normally act on a favourable report from the Department of Transport as to the ability of the air carrier to operate the services for which it has applied.

Mind you, this is *pro forma* in the case of a new applicant because on a *speculative* application you do not encourage a new applicant to invest money in equipment and facilities until his application has been dealt with. So this is based on the reasonable expectation that the Department of Transport may have. When the new applicant actually gets a favourable decision and proceeds to set up his service, it remains for him to meet his commitments and satisfy the Department before he is fully licenced to operate.

Mr. McGrath: Perhaps this not really a proper question, but who in the Department is responsible? Do you know?

Mr. Green: The Air Services Branch of the Department of Transport performs this function. The Director of Air Services is Ray Goodwin.

Mr. McGrath: I do not need his name.

Mr. Green: The Director of Air Services has a responsibility. The Assistant Deputy Minister of Air has probably a more senior responsibility in this area.

Mr. McGrath: Well, Mr. Chairman, that raises an interesting point. When I put my motion to the Committee in Schefferville, I had this precisely in mind. I suggested that we call the Deputy Minister of Transport as well as the Air Committee of CTC and Wabush Enterprises, and it would seem to me that a new motion is not necessary because my original motion called for the Deputy Minister of Transport to appear.

[Interprétation]

Transports de telle sorte que les permis émis par le Comité ne peuvent être mis en vigueur tant que le ministère des Transports n'a pas lui-même émis une licence d'exploitation. C'est la Direction des services aériens du Ministère des Transports qui s'occupe de tous les services d'inspection au point de vue sécurité.

M. McGrath: Avant de donner une licence d'exploitation à un service, vous devez savoir s'il se conforme à tous les facteurs de sécurité. Est-ce exact?

M. Green: Lorsqu'on nous fait parvenir une demande de permis, nous la soumettons d'abord au ministère des Transports et ensuite nous tenons compte de son rapport avant de décerner un permis.

En fait, dans le cas d'une nouvelle demande, tout ceci ne se fait que pour le principe, puisqu'on n'encouragera certainement pas un nouveau-venu à investir de l'argent en équipement et en installations à moins qu'on n'ait déjà étudié auparavant sa demande. Si le nouveau requérant reçoit une décision favorable de la part du ministère des Transports et commence aussitôt à s'installer, il lui reste à répondre aux exigences du Ministère et prouver qu'elle applique les critères de sécurité avant d'obtenir réellement son permis d'exploitation.

M. McGrath: Puis-je poser une autre question qui n'est peut-être pas tout à fait de mise? Qui, au Ministère, est responsable?

M. Green: C'est la Direction des services aériens qui s'en occupe. Le directeur se nomme Ray Goodwin.

M. McGrath: Je n'ai pas besoin de son nom.

M. Green: C'est le directeur des services qui en est responsable.

Le sous-ministre adjoint a probablement une plus grande responsabilité dans ce domaine.

M. McGrath: Cela soulève un autre point intéressant, monsieur le président. Lorsque j'ai proposé ma motion au Comité à Schefferville, j'avais exactement ceci à l'esprit. J'ai suggéré que nous fassions appel au sous-ministre des Transports ainsi qu'aux représentants du Comité des transports aériens de la CCT et de Wabush Enterprises. Il me semble qu'une nouvelle motion ne serait pas nécessaire puisque dans ma motion originale, je demandais au sous-ministre des Transports d'être présent.

[Text]

Because of the very serious questions raised today regarding the safety factor of jet aircraft operating out of Wabush-Labrador City, I would submit, Mr. Chairman, that we should hear the Deputy Minister responsible for Air Services because we had some very alarming evidence today which confirmed some of the suspicions that many of us already had regarding the safety of these facilities in Wabush. It is something that I think we should get cleared up as soon as possible. So I hope that provision will be made, in compliance with the motion passed by our Committee in Schefferville, to have the Deputy Minister of Transport appear.

The Chairman: Or the Minister himself?

Mr. McGrath: I would like to hear the Deputy Minister Air, and the Minister too. But I would like to hear from the Deputy Minister Air, because I want to know why jet aircraft are permitted to operate into Wabush when there is evidence to indicate that there is not proper navigational and safety equipment there to ensure the safety of the people travelling.

• 1740

Mr. Pringle: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Excuse me. With great respect to the member of the Committee, I think we have to be very careful here. I am confident myself that the jet aircraft going into Wabush are going in well within the minimum standards required by the Department of Transport, and I would hate to think that we would be suggesting to the general public that they are not. I am sure they are not and I am sure there are two reasons why they are not. One is because the regulations cover them, and the other is because Quebecair or any of the other air lines would not take that particular risk. I think that is very important. I would say that if you want to reduce the minimums. Do you increase or decrease minimums to fly in better weather and in worse weather? Anyway, if you want to fly in poor weather conditions then of course you could increase your equipment or, the specifications of your equipment. However, I think it is important that you do not leave that impression.

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman, I would be the last one to leave any impression with the general public or any of us that those regional air carriers, which I believe are doing such a tremendous job would be operating at a risk to the public.

[Interpretation]

Étant donné la gravité des problèmes soulevés aujourd'hui surtout en ce qui concerne la sécurité des envolées et des arrivées des avions à réaction à Wabush-Labrador City, je crois que nous devrions exiger la présence du sous-ministre des Transports responsable des services aériens, pour entendre son témoignage. Nous avons eu jusqu'ici en effet des témoignages alarmants confirmant certaines craintes que certains de nous avions concernant les installations de Wabush. Il s'agirait de régler cette question le plus rapidement possible. J'espère donc qu'on donnera suite à la motion que j'ai proposée à Schefferville et que le sous-ministre des Transports se présentera devant le Comité.

Le président: Ou le ministre peut-être?

M. McGrath: J'aimerais entendre le sous-ministre et le ministre également, mais j'aimerais mieux qu'on entende le témoignage du sous-ministre Air parce que j'aimerais savoir pourquoi les avions à réaction ont la permission d'atterrir ou de décoller à l'aéroport de Wabush alors qu'il y a des preuves que les conditions de sécurité ne sont pas suffisantes.

M. Pringle: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Avec tout le respect qui est dû aux membres du Comité, je crois que nous devons faire attention à nos déclarations. Personnellement, je crois qu'un avion à réaction qui va se poser à Wabush le fait dans les conditions minimales de sécurité fixées par le ministère des Transports. N'allons pas répandre dans le public l'idée que ces conditions ne sont pas respectées. Je suis assuré que ces conditions ne sont pas respectées et je connais deux des raisons. D'abord, le Règlement les régit et ensuite, ni Québecair ni une autre société ne voudrait prendre ce risque. Je trouve que cela est très important, si vous voulez réduire les minima. Est-ce qu'on augmente ou réduit les minima, s'il s'agit de vols dans des conditions atmosphériques bonnes ou mauvaises. De toute façon, si vous voulez voler dans de piètres conditions, il vous faut améliorer votre équipement. Mais il importe que vous ne laissiez pas cette impression.

M. McGrath: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Je serais le dernier à vouloir laisser au public l'impression que ces sociétés aériennes régionales qui, à mon avis, font un excellent travail, exposent les usagers.

[Texte]

What I am concerned about is that the Department of Transport is not living up to its end of the obligation by providing certain things for these regional air carriers. There is evidence now as well as the evidence we have heard this afternoon to indicate that there is not proper navigational equipment. It is in the record. I did not put it in the record, the Mayor of Labrador-Wabush put it in there, other witnesses put it in there,—the witness from Quebecair put it in there this afternoon.

Now this Committee has an obligation and a responsibility, as a consequence of this evidence, to have this matter cleared up as soon as possible, because people have to travel there every day. I hope, Mr. Chairman, that my motion, which is at page 3082 of No. 35 of our evidence, which called for the Deputy Minister, obviously I meant the Assistant Deputy Minister Air Services, to appear before our Committee to answer these questions, will be seriously considered. Quite frankly, if I had to travel Labrador-Wabush, after hearing the evidence today, I would be less than comfortable—and there are thousands who would be in the same position. I think that your point was very well taken, Mr. Pringle, that we have to have this matter cleared up as soon as possible.

The Chairman: This is why we left Thursday open—in case we have to hear the Deputy Minister or the Minister himself, or both of them.

Mr. McGrath: Certainly the Minister will be heard, out of deference anyway, but he is obviously not fully conversant with every single detail of his vast and important department. I am glad Mr. Pringle raised that point of order. His point is very well taken and I think him very much for it.

Mr. Chairman, may I get back to one other question, because this has eliminated my line of questioning with the exception of this one. There is some doubt in the minds of the Committee because of evidence given by you this afternoon, evidence given by Mr. Lalonde or the Secretary of the Air Transport Committee in Schefferville, and evidence from Quebecair, on the position of the Commission regarding the regulation or the approval of air fares, and perhaps to clarify the matter I could ask if it is true that regional carriers who receive a subsidy, and I believe Quebecair and Eastern Provincial Airways Limited receive a subsidy, have to have their fare schedules approved by the Canadian Transport Commission.

Mr. Green: Any commercial air carrier, including the regional carriers, have to file

[Interprétation]

Ce qui me préoccupe, c'est que le ministère des Transports n'assume pas sa part de responsabilités en fournissant certaines choses aux transporteurs aériens régionaux. Il y a maintenant des témoignages qui, joints à ceux que nous avons entendus cet après-midi, indiquent que l'équipement de navigation n'est pas adéquat. C'est porté au dossier. Ce n'est pas moi qui l'y ai porté, c'est le maire de Labrador-Wabush et d'autres témoins qui l'ont fait. Le témoin de Québecair l'y a porté cet après-midi.

Ce Comité a la responsabilité, compte tenu de ces témoignages, de clarifier cette question aussitôt que possible, parce que les gens doivent se rendre là chaque jour. J'espère, monsieur le président, que ma motion page 3082 du n° 35 de nos témoignages qui demandait à l'adjoint du sous-ministre du transport aérien de comparaître devant le Comité pour répondre à ces questions recevra l'attention qu'elle mérite. Franchement, s'il me fallait me rendre à Labrador-Wabush après avoir entendu les témoignages déposés aujourd'hui, je serais très mal à l'aise. Aussi suis-je d'accord avec M. Pringle; il faut clarifier cette question aussitôt que possible.

Le président: C'est pourquoi nous avons réservé jeudi, au cas où nous aurions à entendre le ministre ou le sous-ministre, ou les deux.

M. McGrath: Nous entendrons sûrement le ministre, par déférence au moins, mais il ne peut pas être au courant de chaque détail de son vaste ministère. Je saurais gré à M. Pringle d'avoir soulevé ce point qui est très pertinent.

Monsieur le président, puis-je revenir à l'une de mes questions. Il semble y avoir un doute dans l'esprit du Comité, par suite de votre déposition cet après-midi, ainsi que par le témoignage du secrétaire du Comité à Schefferville, M. Lalonde et de celui de Québecair, quant à l'attitude de la Commission à l'égard de l'approbation des tarifs aériens. Je pourrais peut-être, tout simplement, demander s'il est vrai que les transporteurs régionaux qui reçoivent une subvention et Québecair et *Eastern Provincial Airways* sont, je crois, du nombre, doivent faire approuver leurs tarifs par la CCT.

M. Green: Tout transporteur commercial, y compris les régionaux, doivent soumettre

[Text]

tariffs with the Canadian Transport Commission, which are accepted for filing subject to investigation and complaint. They are looked at when they come in and are examined. The Committee does not normally make a positive act of approving fares, there is that distinction, but they are subject to investigation and complaint at any time.

• 1745

Mr. McGrath: Is it not a condition of the subsidy that their fares be submitted for approval?

Mr. Green: By filing a tariff, on proper notice, I think they are complying with that requirement. It might come about in assessment of the subsidy requirements that we might bring fares into question either with the point of view that they were non-compensatory or from the point of view that they were such as not to stimulate traffic in the context of a subsidy allowance, but specific approval of every tariff filing that they make, no, it is acceptance subject to investigation, which may be our own investigation or on the part of a complainant.

Mr. McGrath: No further questions.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, the hour is getting late and I am not sure that I can relate the questions that I had in mind strictly to Quebec and Labrador, but in view of questioning that took place a little while ago I am wondering about certain things.

It was mentioned that a representative of the Air Transport Association of Canada has been involved with the Committee in suggesting revised regulations. Is there any thought being given to going wider into the field of aviation industry rather than confining the consultations directly to ATA. There are many, shall we say for lack of a better word, lesser organizations vitally interested in the aviation industry in Canada at lower, differing or wider levels than Air Transport Association of Canada. In my travels some concern has been expressed on their future and whether there could not possibly be a loosening up of the process which would get the business of licencing off the ground and expedite and maybe make a little more room for those people who want to risk their capital, providing they can comply with all the rules and regulations.

Mr. Green: Is promulgation of the new regulations the specific subject of complaint?

Mr. Pringle: I would say only partly. I would say it goes much broader than that.

[Interpretation]

leurs tarifs à la CCT, qui sont approuvés, sous réserve d'une enquête ou d'une plainte. Ils sont étudiés; la Commission ne les approuve pas d'office—sous réserve d'une enquête ou d'une plainte présentée en quelque temps que ce soit.

M. McGrath: N'est-ce pas là une condition posée pour les subventions.

M. Green: En soumettant leur tarif dans le délai prévu, ils se conforment au Règlement. Lors de l'étude des conditions qui régissent les subsides, il se peut que le tarif entre en cause, soit parce qu'il n'est pas assez élevé pour défrayer le transporteur, soit qu'il ne suffise pas à stimuler le trafic. Mais il n'y a pas d'approbation d'un tarif en particulier, il est accepté sous réserve d'enquête ou de plainte.

M. McGrath: D'autres questions.

M. Pringle: Il se fait tard et j'ignore si je peux rattacher mes questions au Québec et au Labrador. Les questions qui ont été posées m'ont amené à m'interroger.

On a dit qu'un représentant de l'ATA du Canada a suggéré au Comité de réviser le tarif. Songe-t-on à s'engager plus avant dans l'industrie de l'aviation plutôt que de limiter les consultations à l'ATA. Il y a nombre d'organismes importants qui s'intéressent énormément à l'industrie de l'aviation à un palier différent de celui de l'ATA. Au cours de mes voyages, j'ai vu qu'on s'inquiétait à leur égard et que l'on se demandait s'il n'était pas possible d'avoir un peu plus de souplesse pour délivrer les permis plus rapidement et permettre à ceux qui le veulent d'investir pourvu qu'ils se conforment au Règlement.

M. Green: Est-ce le nouveau Règlement qui fait l'objet de plaintes?

M. Pringle: En partie seulement. Il y a plus.

[Texte]

Mr. Shields: In broader terms, when the Air Transport Committee has in mind enacting some new legislation or its own legislation, such as a rule or some procedural regulation, or in connection with for instance group charters or a group of tourists, the provisions that they have in mind enacting are distributed to all carriers concerned or involved in this and they are asked for their comments. The same thing applies when other legislation is proposed. For example, a new tariff provision is usually submitted not only to the ATAC but also to the carriers themselves and their comments are requested.

Now in respect of the new proposed regulations, no thought has yet been given to submitting them to outside sources other than the legal officers of the Canadian Transport Commission. I am aware that at the last meeting several of the members suggested that the proposed regulations, when they are in a form that can be submitted, be distributed and comment requested before they are finally enacted, and I think perhaps this will be done.

Mr. Pringle: Thank you very much. I have some other questions but I think I should leave them until we meet again some day.

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: Mr. Chairman, Mr. McGrath pretty well anticipated my questions, but I do have a comment to make.

• 1750

I think it was clearly admitted by the gentlemen from Quebecair this afternoon that they were operating under standards somewhat less than safe and they admitted that they knew of no airport in Canada other than Wabush that was at such a low standard in that respect. Now I know Mr. Pringle has had a flying licence or has one now, but these gentlemen are in the business of transporting passengers on a regular scheduled basis using jet planes. I am disappointed, I cannot see the reason for Mr. Pringle trying dilute the statement made by these gentlemen in this business. It is of grave concern to me, I expect that this Committee will at least recommend that the minimum standards that apply to all the other stops on their route will apply to Wabush also. I think that is a very valid point.

I would like to ask one question of Mr. Green.

The Chairman: Mr. Breau, on a point of order.

21166-7

[Interprétation]

M. Shields: Si, par exemple, la Commission projette la mise en vigueur d'une nouvelle loi ou de sa propre loi, comme, disons, une règle de procédure ou autre, ou des dispositions relatives aux voyages par groupes, le projet est envoyé à tous les transporteurs intéressés, leur demandant leurs commentaires.

Il en est de même si l'on projette une nouvelle loi; une nouvelle disposition relative au tarif est habituellement soumise à la Commission et aux transporteurs, leur demandant leurs commentaires. Or, en ce qui a trait au nouveau règlement, on n'a pas encore songé à en soumettre le projet à des sources extérieures autres que les avocats de la Commission. Je sais que, à la dernière séance, plusieurs membres ont proposé que les règlements, lorsqu'ils sont rédigés, soient envoyés aux transporteurs, leur demandant d'exprimer leurs commentaires, et je crois qu'il en sera ainsi.

M. Pringle: Merci beaucoup. J'ai d'autres questions que je vais réserver à une séance ultérieure.

Le président: M. Peddle.

M. Peddle: M. McGrath a à peu près liquidé mes questions, mais j'ai un commentaire à faire.

Je crois que ces messieurs de Québecair ont admis cet après-midi qu'ils exploitent leur ligne aérienne en conformité de normes qui ne sont pas tout à fait sûres et ils ont admis qu'il n'y a aucun aéroport au Canada qui a des normes aussi basses que Wabush. Je sais que M. Pringle a une licence de pilote, mais ces messieurs transportent au moyen de réactés. Je suis déçu, car je ne m'explique pas pourquoi M. Pringle veut atténuer la déclaration de ces messieurs. Cette question me préoccupe beaucoup et j'espère que le Comité recommandera pour le moins que les normes minimales qui s'appliquent à tous les aéroports s'appliquent également à Wabush. C'est une demande raisonnable.

Je voudrais poser une question à M. Green.

Le président: Monsieur Breau en appelle au Règlement.

[Text]

Mr. Breau: I do not think we should leave the impression, just because Quebecair said that, in their opinion, they never saw an airport with such minimum safety standards, that it is like that all over Canada. We must remember that they fly a very short route in the Province of Quebec.

Mr. McGrath: I beg your pardon. That is a silly point of order, Mr. Chairman. Labrador happens to be in the Province of Newfoundland...

The Chairman: Order, please.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, perhaps I could raise a point of order in view of the fact that my name was mentioned. I would not want the member to think that I am trying to dilute any statements about the fact that we certainly need a lot more sophisticated and better navigational aids in the routes that he mentions. We certainly do. But the point I want to make is that I would hate for anybody to get the impression that you are leaving, which is that they are operating somewhat less than safely. They are not operating somewhat less than safely.

Mr. Peddle: I am not leaving that impression, Mr. Chairman. That impression was left by the gentleman who testified here today.

The Chairman: Order, please.

Mr. Peddle: I just wish to say that I very much appreciate the frankness of the gentleman from Quebecair.

I will ask Mr. Green one question: I assume that when Quebecair and Eastern Provincial Airways changed recently from the use of conventional aircraft to jets an application had to be made to your agency. Is that correct?

Mr. Green: That is correct. They made an application for the acquisition of jet equipment, and the Committee considered it. I should point out, however, that the general order under which they made this application, namely, General Order No. 46/67, I believe it is, was one of those that was declared invalid by the Supreme Court of Canada. So they did this on a voluntary basis.

Mr. Peddle: Did I understand you to say that your agency received an application?

Mr. Green: That is correct. We did.

[Interpretation]

M. Breau: Je ne crois pas que nous devrions donner l'impression que c'est ainsi dans tout le Canada, simplement parce que la société Québecair a dit qu'elle n'a jamais vu un aéroport qui avait des normes de sécurité si minimales. Nous ne devons pas oublier qu'elle a une très courte ligne dans la province de Québec.

M. McGrath: Je vous demande pardon. Ce monsieur invoque le Règlement à tort, monsieur le président. Le Labrador se trouve dans la province de Terre-Neuve.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. fait que nous avons besoin de meilleurs ins-

M. Pringle: Monsieur le président, puis-je également en appeler du Règlement étant donné que mon nom a été mentionné. Je ne voudrais pas que mon collègue croit que j'essaie d'atténuer ma déclaration au sujet du fait que nous avons besoin de meilleurs instruments pour la navigation aérienne dans les lignes qu'ils mentionnent. Toutefois ce que je veux dire est que je ne voudrais pas que l'on ait l'impression qu'ils fonctionnent dans des conditions minimales de sécurité. Ils ne fonctionnent pas de cette façon.

M. Peddle: Je ne veux pas donner cette impression, monsieur le président, mais c'est celle que nous a donnée le témoin qui a comparu devant nous aujourd'hui.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Peddle: Je veux simplement dire que j'apprécie beaucoup la franchise du représentant de la société Québecair. Je poserai à M. Green une question; je présume que lorsque Québecair et l'*Eastern Provincial Airways* ont cessé récemment d'utiliser des avions ordinaires pour utiliser des avions à réaction ils ont dû s'adresser à votre organisme. Est-ce exact?

M. Green: C'est exact. Elles ont fait la demande pour obtenir des avions à réaction et le comité a étudié cette demande. Je dois faire remarquer que le règlement en vertu duquel elles ont fait cette demande, à savoir le règlement no 46/47, je crois, est l'un de ceux qui ont été jugés inacceptables par la Cour suprême du Canada. Elles ont donc fait cette demande librement.

M. Peddle: Est-ce que vous avez dit que votre organisme a reçu une demande?

M. Green: C'est exact. Nous en avons reçu une.

[Texte]

Mr. Peddle: You received an application. Having received the application, you have it on your desk. What do you do?

Mr. Green: We had our operations analyst and our financial analyst appraise it; and we went back to management and asked a considerable number of questions about the feasibility of the proposal.

Mr. Peddle: Were you not concerned with inspection or enforcement?

Mr. Green: What do you mean by inspection or enforcement?

Mr. Peddle: Inspection of facilities.

Mr. Green: Relative to inspection of facilities, sir, a copy of this application was made concurrently to the Department of Transport, and any action that the Committee took would be concurrently with parallel action on the part of the Department of Transport, from the operational side.

Mr. Peddle: This is my final question, Mr. Chairman. Would Mr. Green comment on this? An application was made by Eastern Provincial Airways earlier this year to land the Boeing 737 jets they use from Nordair at Deer Lake. That application was turned down, and was delayed and postponed until such time as Deer Lake could provide certain equipment to accommodate the jets. This self-same jet of that same company was landing then, and has been landing since, at Wabush, and they still do not have this equipment.

Mr. Green: I am aware that for physical reasons the operating certificate authority to land at Deer Lake was delayed for some time. Now the aircraft are landing at Wabush. I would say this is not the responsibility of the Canadian Transport Commission. It is a

• 1755

matter of the regulations of the Department of Transport, related to an operating certificate.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Green.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen?

M. Portelance: Si des personnes ont à se plaindre des tarifs de Québécoir, elle communiquent probablement avec vous ou avec la Compagnie. J'imagine la réponse de Québécoir.

21166—71

[Interprétation]

M. Peddle: Vous avez reçu une demande. Puisque vous l'avez reçue, vous l'avez en main. Qu'est-ce que vous faites au sujet de cette demande?

M. Green: Nous l'avons fait évaluer par nos spécialistes financiers et nos experts des opérations et nous avons communiqué avec la direction et nous avons posé un nombre considérable de questions sur la possibilité de mettre en vigueur cette proposition.

M. Peddle: N'étiez-vous pas intéressés à l'inspection ou à la mise en vigueur?

M. Green: Qu'entendez-vous par l'inspection et la mise en vigueur?

M. Peddle: L'inspection des installations.

M. Green: En ce qui concerne l'inspection des installations, un exemplaire de cette demande a été envoyée au ministère des Transports et toute mesure prise par le comité a été prise de concert avec le ministère des Transports, du point de vue des opérations.

M. Peddle: C'est ma dernière question, monsieur le président. Est-ce que M. Green pourrait faire des commentaires à ce sujet. Au début de l'année, il y a eu une demande soumise par l'*Eastern Provincial Airways* pour obtenir la permission de faire atterrir à Deer Lake les réactés Boeing 737 dont ils se servaient pour la société Nordair.

Cette demande a été rejetée, et elle a été retardée et remise jusqu'à ce que Deer Lake puisse fournir certaines installations nécessaires pour permettre l'atterrissage des avions à réaction. Pourtant les mêmes réactés de la même société atterraient alors et atterrissent depuis à Wabush, et ils n'ont pas encore les installations nécessaires.

M. Green: Je suis au courant que, pour des raisons matérielles, on a retardé pour un certain temps d'accorder l'autorisation d'atterrir à Deer Lake. Cela ne relève pas de la Commission canadienne des transports. Cela concerne les règlements du ministère des Transports relativement à un certificat d'opérations.

M. Peddle: Merci, monsieur le président et également monsieur Green.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

Mr. Portelance: If people have complaints about the rates schedule of Québécoir, they should get in touch with you or with Québécoir. I can imagine what the answer of Qué-

[Text]

cair, mais si vous, recevez les plaintes, que faites-vous dans ce cas-là?

Mr. Green: If we receive a letter of complaint we assess the complaint. We would normally refer the complaint to the airline, not necessarily identifying the complainant. We would get their comments and we would then make the best assessment we could. We might suggest to Quebecair that they correct the situation, or we might find that the complaint is unfounded. If there is an element of doubt we have an inspection staff which can go to the spot and investigate. We would then attempt to dispose of the complaint with what the Commission feels to be an equitable solution.

That is a very generalized answer, I realize, but we do take complaints seriously. We deal with them through inspection and/or through contact with the carrier and try to come to some conclusions, if it is reasonable to correct the situation; or, if it is not reasonable, at least to go back to the complainant and explain the facts of life to him.

Mr. Portelance: In the past have you had any complaints especially from that region, or did you never get any?

Mr. Green: I would not say we never got complaints. And in answering that I would say we get complaints from all regions. On hearing this question earlier to another witness, I had a check made in the office. We have had one complaint that I know of from Schefferville within the past month or two, relating to the fares between Schefferville and Sept-Iles and the standard service. I have not got it before me, but this is the summary I got from the office. There was also some question of excursion fares out of Schefferville.

Mr. Portelance: Was this complaint by a group of persons or just by one person?

Mr. Green: From my notes here, it was by an individual.

Mr. Portelance: About the only complaint we did have was about the fare on our last trip. If nobody ever asks you to correct the situation, I do not see how it can be done.

Mr. Green: I must say that I have not gone back in the files too far. I do not doubt that there may have been representations from that area in the past, but they would be dealt with in the way that I have described to you.

Mr. Portelance: They will have an answer.

[Interpretation]

better might be, but if you should receive a letter of complaint, what would you do then?

M. Green: Si nous recevons une lettre concernant une plainte, nous l'étudions. Nous l'envoyons ordinairement à la société, sans nécessairement identifier le plaignant. Nous obtenons leurs commentaires et alors nous l'évaluons le mieux possible. Nous pouvons proposer à la société Québecair de remédier à la situation ou nous pouvons découvrir que la plainte n'est pas fondée.

S'il persiste un doute, nous avons des inspecteurs qui peuvent se rendre sur les lieux et faire une enquête. Nous essayons enfin d'apporter une solution équitable à la plainte selon les recommandations de la Commission.

Je me rends compte que j'ai donné une réponse très générale, mais nous étudions sérieusement chacune des plaintes. Nous nous en occupons de la façon suivante: nous faisons des inspections, nous entrons en contact avec la société aérienne et nous tentons d'en arriver à une conclusion, s'il est possible de corriger la situation; sinon, nous allons voir le plaignant et nous lui expliquons les faits.

M. Portelance: Dans le passé, avez-vous reçu beaucoup de plaintes de cette région, ou en avez-vous reçu aucune?

M. Green: Je ne puis pas dire que nous n'avons jamais reçu de plaintes. Nous recevons des plaintes de toutes les régions. Lorsqu'on a posé cette question plus tôt à un autre témoin, je l'ai vérifié à mon bureau. Depuis un mois ou deux, nous avons eu une plainte qui venait de Schefferville et qui concernait les tarifs entre Schefferville et Sept-Iles, et les normes du service. Je n'ai pas avec moi les détails de cette plainte, mais c'est ce que le bureau m'a transmis tantôt. J'ai eu également des renseignements concernant les tarifs d'excursion à partir de Schefferville.

M. Portelance: La plainte venait-elle d'une personne ou d'un groupe de personnes?

M. Green: D'après mes renseignements, la plainte venait d'un particulier.

M. Portelance: La seule plainte que nous avons eu concernait le tarif lors de notre dernier voyage. Si personne ne vous demande de corriger la situation, je ne vois pas comment on peut y arriver.

M. Green: Je dois dire que je n'ai pas étudié à fond les dossiers. Il se peut qu'il y ait eu d'autres plaintes présentées par des gens de cette région dans le passé, mais on s'en occuperait de la manière que je vous ai mentionnée.

M. Portelance: Ils recevraient une réponse.

[Texte]

Mr. Green: They will have an answer, yes, sir.

The Chairman: Are there any further questions? Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Relative to what Mr. Peddle was saying, the application for jet service would appear on your desk. Is that correct?

Mr. Green: An application for permission to acquire certain jet equipment. Their licence to operate over their routes does not specify the type of aircraft they must operate.

Mr. Skoberg: But you turn a copy of that application over to the Department of Transport. Would you, under any circumstances, grant permission for the operation of that type of jet equipment if the Department of Transport did not say that facilities—at, say, Wabush—were safe for that type of equipment to be operated into?

Mr. Green: I hate to be technical, but in view of the Supreme Court's ruling on that particular general order we do not grant permission. We simply say we have no objection. I agree that is a fine line. But if we were to go ahead and grant permission it would be subject to complying with DOT's requirements.

Mr. Skoberg: Surely you would wait for DOT's answer to the copy you sent to them?

Mr. Green: Yes, certainly; we would wait for DOT's answer.

●1800

Mr. Skoberg: I do not want to belabour this point and I do not want to get into technicalities, but surely there must be a direct answer on whether or not you would grant permission for the use of this equipment without the sanction of DOT?

Mr. Green: We would not grant permission without the sanction of DOT. However, in these particular cases this equipment contemplates service to a large number of points. In the event that there were problems at one point from Department of Transport's point of view, we would grant permission, subject to satisfying the requirements of the Department of Transport.

Mr. Skoberg: So it could be safely concluded, then, that DOT would not advise your Department to grant that licence if there was any question whatsoever of safety at any one of the points where the carriers might operate. Could we presume that?

[Interprétation]

M. Green: Oui, monsieur, nous leur répondrions.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: En ce qui concerne la déclaration de monsieur Peddle, la demande de service par avion à réaction serait à votre bureau. Est-ce exact?

M. Green: La demande concernant la permission d'obtenir certains réactés. Le permis d'opérations ne précise pas quel genre d'appareils elles doivent utiliser.

M. Skoberg: Cependant vous avez envoyé un exemple de cette demande au ministère des Transports. Accorderiez-vous l'autorisation d'utiliser ces réactés si le ministère des Transports déclarait que les installations, par exemple à Wabush, n'étaient pas sûres.

M. Green: Je ne voudrais pas être trop technique, mais à cause de la décision de la Cour suprême sur ce règlement particulier, nous n'accordons pas l'autorisation. Toutefois si nous donnions la permission, elle devrait répondre aux exigences du ministère des Transports.

M. Skoberg: Vous attendriez sûrement la réponse du ministère des Transports?

M. Green: Oui, certainement, nous attendrions la réponse du ministère des Transports.

M. Skoberg: Je ne voudrais pas entrer dans les détails à ce sujet et me perdre dans les considérations d'ordre technique, mais vous pouvez me répondre directement si vous accorderiez ou non la permission sans avoir l'approbation du ministère des Transports?

M. Green: Nous n'accorderions pas de permission sans avoir eu l'approbation du ministère des Transports. Toutefois, dans ces cas, particuliers ces réactés desservent un grand nombre d'endroits. S'il y a des problèmes à un certain endroit d'après le ministère des Transports, nous accorderions l'autorisation, sauf pour répondre aux exigences du ministère des Transports.

M. Skoberg: On pourrait donc conclure que le ministère des Transports ne conseillerait pas votre ministère d'accorder ce permis s'il y avait quelques doutes quant aux critères de sécurité à tous les points où les transporteurs soient en opération. Est-ce juste?

[Text]

Mr. Green: For example, if there were seven points involved in a schedule of routes, they might say that there is no problem with regard to six points but that there is a problem with regard to point number seven. Then it might be perfectly feasible for the carrier to adapt its operations to serve six of those points with a jet aircraft and to delay their service to the seventh point pending satisfaction of DOT requirements. So we would not turn down the application flat. We would put in a caution about the DOT reservation.

Mr. Skoberg: A caution, or exclusion, from the seventh point?

Mr. Green: The application, bear in mind, would be for the acquisition of aircraft. We would state that we had no objection to the acquisition of aircraft as a managerial decision but we would caution them that in the operation of the aircraft over their route, they would have to satisfy DOT. The application that they made was for permission to acquire the aircraft. The invalidity of one point out of a network would probably not prevent their acquisition of the aircraft, although it might inhibit their operation a little bit.

Mr. Skoberg: The point is that I do not think we should ask the carriers to have to assume the responsibility for determining safety, with the extra staff that would require on their part. Surely with the various departments we have under the CTC this service should be available to those carriers making application. This is where the whole problem that we run into on our trips comes into the picture—too dang many departments trying to do a job, with no one really knowing which department to turn to.

Mr. Green: It is very clear that DOT is responsible for airports, airways, air navigation, operating certificates for air carriers, so that with any licence or any permission to operate which we grant, the airline cannot fly unless it satisfies the Department of Transport, no matter what commercial rights we may give it.

Mr. Skoberg: I just want to make sure you could not grant a licence if that particular airline could not operate into number seven point.

Mr. Green: They already have the licence. In this case we consented to the equipment.

The Chairman: Well, gentlemen, if there are no further questions, the Committee will adjourn until Thursday morning at 11 o'clock.

[Interpretation]

M. Green: Par exemple, s'il y avait 7 endroits inscrits dans l'itinéraire de la société aérienne, supposez qu'il n'y ait pas de problème pour 6 points mais que le septième pose des problèmes. Il se peut, à ce moment-là, que la société aérienne desserve les 6 points avec un avion à réaction et retarde le service au septième endroit en attendant de satisfaire aux exigences du ministère des Transports. Nous ne refuserions pas la demande sans y mettre une réserve quant aux exigences du ministère des Transports.

M. Skoberg: Une réserve ou une exclusion quant au septième point?

M. Green: Dans cette demande il s'agit d'acquisition d'appareils. Nous disons que nous n'avons pas d'opposition à l'acquisition d'appareils en tant que décision administrative. Mais, nous pouvons les mettre en garde qu'il leur faudrait satisfaire aux exigences du ministère des Transports lorsqu'ils exploitent leurs appareils sur leurs routes aériennes. Leur demande visait l'acquisition d'appareils. L'impossibilité de desservir un point de tout le réseau, n'empêcherait pas l'acquisition de nouveaux appareils, bien que cela pourrait ralentir leurs activités quelque peu.

M. Skoberg: Je crois que nous ne devrions pas demander aux compagnies aériennes de prendre la responsabilité des mesures de sécurité, car cela leur demandera du personnel supplémentaire. Sûrement avec les divers services qui relèvent de la CCT, ce service devrait être mis à la portée des sociétés qui en font la demande. C'est là où tout le problème que nous rencontrons lors de nos voyages fait son apparition; il y a trop de services qui essaient de faire un travail et personne ne sait à qui s'adresser.

M. Green: Il est clair que le ministère des Transports est responsable des aéroports, des compagnies aériennes, de la navigation aérienne et pour tous les permis acquis par les lignes aériennes. Alors, tout permis que nous attribuons est absolument nécessaire et il faut absolument satisfaire aux exigences du ministère des Transports, indépendamment des droits commerciaux acquis.

M. Skoberg: Je voulais simplement m'assurer que vous ne pouviez pas accorder un permis si une compagnie aérienne en particulier ne pouvait pas desservir le septième point.

M. Green: Ils ont déjà un permis. Dans le cas qui nous occupe, nous avons consenti à l'achat de nouveaux appareils.

Le président: Eh bien, messieurs, s'il n'y a pas d'autre question la séance est levée jusqu'à jeudi matin à 11 heures.

[Texte]

Thursday, November 27, 1969

● 1110

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Today we continue with the transport problem in the Atlantic provinces—Part II of the Quebec-Labrador tour.

We have as witnesses this morning the Honourable Don Jamieson, Minister of Transport, and Mr. G. Scott, Assistant Deputy Minister.

Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, perhaps the Minister or the Deputy Minister may want to react to or to make a statement in the light of the evidence that was presented to the Committee on Tuesday last by Quebecair and Wabush Enterprises Limited regarding (a) the terminal facilities at Wabush and (b) the very serious questions that were raised regarding safety features at the airport and in connection with the landing of jet aircraft. This has been quoted in the press, it is on the record, and I am sure that the Minister or the Deputy Minister will want to say something about it.

The Chairman: As you know, Mr. McGrath, I have only had a copy of the transcript this morning. Therefore I am sure the Minister has not had a chance to look at it. I would prefer that you simply put your question to the Minister.

Mr. Peddle: Mr. Chairman, in the light of your remarks now, I too have consulted the transcript and I would ask the Minister to comment on this statement made by Mr. Slangen, who is Vice-President of Operations of Quebecair, and I quote from the transcript:

It is the opinion of Quebecair that Wabush certainly does not have the standards of approach aids that would be more safe for a jet operation.

It does not sound quite right but I am reading it exactly as it appears in the transcript.

Hon. Don Jamieson (Minister of Transport): I think it would be advisable to have Mr. Scott, who is an authority on the matter of airport safety and the like and who is the Assistant Deputy Minister for Air Services in the Department, give you in the first instance a rundown on just exactly what is there and perhaps his reaction, although in that statement I am not sure what Mr. Slangen is getting at. He is not really saying that it is unsafe. If "more safe" is the exact wording, it sort of fudges it. I am not quite clear on what exactly the nature of the comment was.

[Interprétation]

Le jeudi 27 novembre 1969

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous poursuivons aujourd'hui l'étude de la question du transport dans les provinces de l'Atlantique, deuxième partie de notre tournée au Québec et au Labrador.

L'honorable Don Jamieson ministre des Transports, a témoigné ce matin ainsi que son adjoint, M. G. Sicotte. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, le ministre ou le sous-ministre-adjoint voudront peut-être commenter les témoignages présentés au Comité mardi dernier, par Québecair et par la *Wabush Interprises Limited* au sujet de: a) l'aéroport de Wabush, et, b) les graves questions de sécurité que l'atterrissage des réactés a soulevé. Les journaux en ont parlé, c'est porté au dossier et je suis sûr que le ministre ou le sous-ministre adjoint voudrait dire quelque chose à ce sujet.

Le président: Comme vous le savez, monsieur McGrath, je n'ai qu'une copie de la transcription ce matin. Le ministre n'a donc pas eu l'occasion d'en prendre connaissance. Je préférerais donc que vous lui posiez directement vos questions.

M. Peddle: J'ai pris connaissance de cette transcription et je demanderais au ministre ce qu'il pense de la déclaration de M. Slangen, qui est vice-président des opérations de Québecair et je cite:

C'est l'opinion de Québecair que Wabush certainement n'a pas les aides d'approche qui seraient beaucoup plus sûrs pour l'atterrissage des réactés.

Cela sonne mal, mais je lis exactement la transcription.

L'hon. Don Jamieson (ministre des transports): Je crois qu'il serait préférable que M. Scott qui est spécialisé en sécurité des aéroports et sous-ministre adjoint des services de l'Air au ministère, vous dise tout d'abord ce qui se trouve déjà là, puis, peut-être, son opinion, malgré que je ne voie pas très bien où M. Slangen veut en venir. Il ne dit pas que cela manque de sécurité. En fait, je ne saisis pas le fonds de sa question.

[Text]

Mr. Peddle: This might help, then, Mr. Chairman. Mr. Slangen, the same gentleman, said that he recommended to DOT several years ago that an ILS system be installed at Wabush. Wabush has a beacon system at present which gives only the general direction of the airport. An ILS system would give an accurate indication of exactly where the airport is.

Mr. G. A. Scott (Assistant Deputy Minister, Air Services, Department of Transport): Mr. Chairman, there is no question about it that any airport in Canada—in Toronto, Ottawa or any other—in which you put in more and more sophisticated equipment, you do improve the safety of operations under lower limits. Obviously we cannot afford to have all this equipment at all airports. It would be tremendously expensive. Therefore what you must do is to provide the equipment for the type of operation and the volume of traffic. Certainly we have always been and are constantly upgrading equipment at the airports.

The equipment at Wabush consists of two beacons, one of which was put in about a year ago to improve the approach in landing; that was the second one. There is medium intensity runway lighting, medium intensity approach lighting. There is, of course, a control tower. There is the net service station and we have recently installed a visual approach slope indicator. Those things are in. None of these items will get you down under zero-zero weather conditions but they will bring you in under the limits that are set for that airport, which are 800 feet and one-mile visibility. In addition to this and to improve the operations there, we have a VOR, a visual omni range, which was put in this summer and is being commissioned right now in operation.

The approach lights and the runway lights are being replaced with high intensity lighting; this has been in our program for two years. There is an ILS going in next year. We are also putting in distance measuring equipment. That is going in in about two to three years. So I think that the present equipment that is in there is certainly adequate and safe under the limits that are set for that airport. The improved equipment will allow us to lower the limits.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, may I ask a supplementary on that?

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: In your opinion, Mr. Scott, does the airport meet the minimum requirements set by your Department for handling

[Interpretation]

M. Peddle: Je vais vous aider, monsieur le président. Ce même monsieur a dit qu'il avait recommandé il y a plusieurs années, qu'un système d'atterrissage aux instruments soit installé à Wabush. On n'y trouve à l'heure actuelle, qu'un phare qui situe grossièrement l'emplacement de l'aéroport. Un système d'atterrissage aux instruments le situerait exactement.

M. G. A. Scott (Sous-ministre adjoint, Services de l'Air, ministère des Transports): Tout aéroport du Canada, que ce soit à Toronto à Ottawa ou ailleurs où vous installez une instrumentation plus élaborée, se trouve, du coup, un endroit plus sûr. Nous ne pouvons pas doter tous les aéroports d'une telle instrumentation: cela coûterait trop cher. Il faut donc installer les dispositifs en rapport avec le volume et la nature du trafic aérien. Bien sûr, nous améliorons constamment les dispositifs des aéroports.

Mais l'équipement qui se trouve à Wabush se réduit présentement à deux phares, dont l'un a été installé il y a un an pour faciliter les manœuvres de l'atterrissage; il y a à ce sujet des intensités d'éclairage minima. Il y a, bien sûr, une tour de contrôle, une station-service et, récemment, nous avons installé un indicateur d'approche verticale. Mais aucun de ces dispositifs n'assure l'atterrissage lorsque les conditions climatiques sont tout à fait défavorables, mais ils le feront dans les conditions prévues pour cet aéroport, soit 800 pieds et une visibilité d'un mille. En outre, pour améliorer les manœuvres, nous avons un VOR qui fonctionne à l'heure actuelle.

Les phares d'approche et les lumières de la piste d'atterrissage seront remplacés par des lumières plus fortes; ceci fait partie de notre programme depuis deux ans. L'an prochain, nous aurons un système d'atterrissage aux instruments. Il y aura aussi un dispositif pour mesurer les distances. Ceci, d'ici deux ou trois ans. Je crois donc que l'équipement actuel est adéquat et sûr pour cet aéroport. Les autres instruments nous permettront d'améliorer encore la situation.

M. McGrath: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: A votre avis, monsieur Scott, cet aéroport se conforme-t-il aux exigences minimum de votre ministère quant aux

[Texte]

aircraft of the type operated in that airport by Eastern Provincial Airways and Quebec-air?

Mr. Scott: If it did not meet them, sir, it would not be licensed.

Mr. McGrath: I did not mean that question facetiously because the evidence that we had from Québecair seems to indicate that certainly there is a different standard applied to the operations at Wabush than at other airports. I am thinking, for example—I think Mr. Peddle brought this out in the course of his examination—of some of the safety features such as fire fighting equipment. I recall that Eastern Provincial Airways were not permitted to operate into the Deer Lake airport in Western Newfoundland because they did not have proper fire fighting equipment—foam equipment, I think. Now we understand that the airport at Wabush does not have this equipment and yet they are permitted to operate in there.

Mr. Scott: Well, sir, fire fighting equipment, yes—crash and accident protection. What has happened recently is that a number of airlines have equipped themselves with jet aircraft and this has required upgrading the crash and rescue equipment. We just have not been able to do this in the course of one year. If the airlines had had two or three or four years of lead time for this so that we knew when they were going to put in their equipment, we could have planned accordingly. We meet continually with the airlines every year to go over their plans for changes of equipment or changes of services, and from that basis we endeavour to have the equipment in at the time the aircraft come into operation.

Mr. McGrath: You do not have it there now?

Mr. Scott: We do not have the standard of fire fighting equipment at some of these airports that we would like to have.

Mr. McGrath: Do you have it at Wabush?

Mr. Scott: No, we have not.

Mr. McGrath: Well, then, Mr. Scott, why do you permit these two airlines to operate jet aircraft into that airport?

Mr. Scott: We consider that the operations are safe enough for the operation as permitted.

Mr. Jamieson: May I interject here to explain a little of the difference between the Deer Lake situation and the one at Wabush?

[Interprétation]

avons utilisés par l'Eastern Provincial Airways et Québecair?

Mr. Scott: Si ce n'était pas le cas, monsieur, leur licence serait retirée.

Mr. McGrath: Ce n'est pas facétie de ma part, puisque les dépositions de Québecair nous inclinent à croire que les normes d'opération diffèrent à Wabush de ce qu'elles sont ailleurs. Je pense, par exemple, aux incendies. Je me souviens que la *Eastern Provincial Airways* n'était pas autorisé à atterrir à l'aéroport de Deer Lake, Terre-Neuve, car ils n'avaient pas l'équipement voulu pour combattre les incendies. Pourtant, les avions de cette même compagnie atterrissent à Wabush, qui n'est pas doté de cet équipement.

Mr. Scott: Oui, les mesures contre les incendies et les chutes. Dernièrement, voyez-vous, plusieurs lignes aériennes ont acheté des réactés et cela a nécessité l'amélioration des mesures contre les incendies et les chutes. Nous n'avons pas pu le faire dans l'espace d'un an. Si les lignes aériennes avaient eu pour ce faire un délai de 2, 3 ou 4 ans, elles auraient pu prendre les dispositions nécessaires. Nous rencontrons la direction de ces lignes aériennes chaque année pour nous tenir au courant de leurs projets et nous pourvoir de l'équipement nécessaire.

Mr. McGrath: Vous ne l'avez pas à l'heure actuelle?

Mr. Scott: Tous nos aéroports ne sont pas pourvus de toutes les mesures contre l'incendie dont nous aimerions les doter.

Mr. McGrath: Wabush l'est-il?

Mr. Scott: Non, il ne l'est pas.

Mr. McGrath: Pourquoi, alors, permettez-vous à ces deux lignes aériennes d'utiliser des réactés dans cet aéroport?

Mr. Scott: Nous trouvons que l'aéroport est assez sûr pour les manœuvres.

Mr. Jamieson: Puis-je intervenir ici pour expliquer la différence qui existe entre Deer Lake et Wabush?

[Text]

The Deer Lake one which I was personally involved in and arranged for was more critical than at other locations because the length of the runway at Deer Lake is adequate but does not have the additional length that the

• 1120

authorities feel is essential for guaranteeing—in other words, 100 per cent guarantee in terms of all conditions. The fact that the runway at Wabush is longer, as it is at other runways throughout the country, makes a difference in terms of what the officials determine as being the minimum, if you like, fire fighting needs.

I think this was carefully explained to Eastern Provincial Airways at the time; that there was this difference and to allow them into Deer Lake at all under those circumstances we had to ensure that the fire fighting equipment was there and we arranged to get it from another airport.

Mr. Peddle: What landing aids do they have at Deer Lake?

Mr. Jamieson: There is one on order for Deer Lake. I do not believe that it has been installed yet.

As Mr. Scott has said, our major problem with this—and I do want to make it perfectly clear and to emphasize Mr. Scott's point that this is not a question of safety in those terms—where the aids reach a certain standard, we put in limits which meet that standard.

When additional aids are put in this tends, to use Mr. Scott's expression, lower them. Now our difficulty is that we cannot get this equipment fast enough to put it into all the airports at the same time. I believe I made a statement three or four months ago indicating the number of these ILS systems we had on order, and as they come in and as they are delivered to us we put them into those airports where, for example, the density of traffic is greatest and where they are considered to be the most essential. But Deer Lake and Wabush are both on the list to receive them as soon as they are delivered to us, and I believe that is in 1970.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, did I understand Mr. Scott to say that if all the sophisticated equipment that has been mentioned, including the ILS, had been in that under zero-zero conditions a safe landing would not be possible or it would not be tolerated at any airport?

Mr. Scott: It would not be possible under zero-zero.

[Interpretation]

A Deer Lake—j'étais personnellement en cause—les conditions étaient beaucoup plus critiques qu'ailleurs: la piste est suffisamment longue, mais elle n'a pas ce supplément que les autorités estiment nécessaire pour assurer une sécurité à 100 p. 100. Le fait que la piste d'atterrissage à Wabush soit plus longue—comme ailleurs dans le pays—fait toute la différence du monde quant à ce que les fonctionnaires appellent le minimum requis contre les incendies.

Ce point a, je crois, été expliqué à *Eastern Provincial Airways* à ce moment-là; à savoir qu'il y avait cette différence de longueur, et afin de permettre aux appareils d'atterrir à Deer Lake, nous avons dû, dans les circonstances, prévoir le matériel de lutte contre les incendies nécessaire, que nous avons pris d'un autre aéroport.

M. Peddle: Quels aides d'atterrissage y a-t-il à Deer Lake?

M. Jamieson: Nous en avons commandé un, mais je ne crois pas qu'il soit déjà installé.

Comme M. Scott l'a dit, le problème principal—et je voudrais que ce soit parfaitement clair et je veux insister sur le point soulevé par M. Scott qu'il ne s'agit pas d'une question de sécurité en ces termes-là—là nous nous limitons suivant les aides dont nous disposons.

Lorsque des dispositifs sont ajoutés ils améliorent la situation, pour emprunter l'expression de M. Scott. Le problème, c'est que nous ne pouvons pas obtenir le matériel voulu pour en pourvoir d'un même coup tous les aéroports. Je l'ai dit, je crois, il y a 3 ou 4 mois, et j'ai donné le nombre de systèmes d'atterrissage aux instruments que nous avions commandés. Au fur et à mesure que nous les recevons, nous les installons dans les aéroports où la densité du trafic est plus intense. Deer Lake et Wabush se trouvent tous deux sur la liste et seront pourvus dès que nous les recevrons, c'est-à-dire en 1970.

M. Trudel: Avez-vous bien dit, monsieur Scott, que si tout ce matériel élaboré, y compris les systèmes d'atterrissage aux instruments, se trouvaient dans des conditions «zéro», l'atterrissage serait impossible ou non toléré, dans n'importe quel aéroport.

M. Scott: Ce ne serait pas possible, dans des conditions «zéro».

[Texte]

Mr. Trudel: It would not be possible, regardless of the equipment that would be in existence in any airport?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McGrath: Is not 800 feet—correct me if I am wrong, Mr. Scott—an unusually high ceiling for operations at an airport?

Mr. Scott: Not unusually high for this type of operation. It is higher than in a number of other instances where we have 500 feet and 1 mile visibility. Of course you are familiar with the terrain around there. It rises very rapidly on the north side of the runway, and from the end of the runway it is only a few miles until you are some 600 feet, and a little further on 900 feet, above the level of the runway.

Mr. McGrath: May I ask Mr. Scott if your investigation into the tragic crash of the private aircraft at this airport a few weeks ago has been completed?

Mr. Scott: It is not completed at the present time.

Mr. McGrath: Do you feel that the lack of an ILS system at this airport was a contributing factor in this crash?

Mr. Scott: I really could not say until all the evidence is in and appraised.

The Chairman: Mr. Peddle, a supplementary question?

Mr. Peddle: Yes, a supplementary question.

I want Mr. Scott to understand why we are so concerned about this. I refer again to the transcript of the evidence. I asked Mr. Sénécal, Director of Route Development of Québecair, the question: Are your BAC 111 jets landing at any other airport on your Quebec-Labrador Route, with just equal or less facilities than Wabush? Mr. Sénécal answered: oh, definitely not; no—indicating that the standards at Wabush are below any other stopping point where those jet aircraft land. Would you comment on that, Mr. Scott? Is that a true statement?

• 1125

Mr. Scott: Well, I am not sure what all he is taking in on this, whether he is considering runway lengths, ground equipment, crash and rescue protection, air navigation aids, but I think it would be a fair statement to say that there is not that much difference between

[Interprétation]

M. Trudel: Ce ne serait pas possible, quel que soit le matériel?

M. Scott: Oui.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. McGrath: Ce plafond de 800 pieds—corrigez-moi si je fais erreur—n'est-il pas élevé?

M. Scott: Non, pas pour ce genre de manœuvres. Il est plus élevé que dans un certain nombre d'autres cas où nous avons le plafond de 500 pieds et la visibilité d'un mille. Évidemment, vous connaissez le terrain là-bas, il monte assez rapidement du côté nord de la piste, et, du bout de la piste, il n'y a que quelques milles avant d'atteindre 600 pieds, et, peu après 900 pieds, au-dessus de la piste.

M. McGrath: Monsieur Scott, votre enquête sur la chute tragique d'un appareil privé est-elle terminée?

M. Scott: Pas encore.

M. McGrath: Croyez-vous que cette chute soit attribuable au fait que cet aéroport n'est pas pourvu d'un système d'atterrissage aux instruments?

M. Scott: Je ne saurais le dire tant que nous n'aurons reçu et pesé toutes les dépositions.

Le président: Monsieur Peddle, avez-vous une question supplémentaire?

M. Peddle: Oui.

Je voudrais que M. Scott comprenne bien pourquoi nous sommes à ce point préoccupés. Je m'en reporte encore à la transcription des témoignages. J'ai posé la question suivante à M. Sénécal, le directeur du développement et de l'exploitation de Québecair: Vos réactés BAC-111 atterrissent-ils avec plus de facilité ou moins de facilité dans n'importe quel autre aéroport sur la route de Québec à Labrador qu'à celui de Wabush? Et M. Sénécal a répondu: Non, sûrement pas. Non—ce qui indique que les normes à Wabush sont inférieures à celles de n'importe quelle autre piste d'atterrissage pour réactés entre Québec et Wabush. Qu'en pensez-vous, monsieur Scott, est-ce exact.

M. Scott: Je ne sais pas au juste ce qu'il entend: la longueur de la piste, le matériel à terre, les mesures de sécurité en cas de chute, les aides de navigation aérienne. Mais il serait juste de dire qu'il n'y a pas tellement de différence entre Wabush et certains autres

[Text]

Wabush and some of the other airports through which Quebecair operates on the North Shore.

Mr. Jamieson: I just want to preface what I am going to say by pointing out that I have not yet read the testimony and I am only going on what is quoted as having been said by Quebecair. But I think it has to be recalled that Quebecair made the application to fly into Wabush, knew all the circumstances before they did, and chose the kind of aircraft that they would use on this route. In addition, when they apply to the Canadian Transport Commission the hearing does not take place nor can such an application be granted until CTC has cleared with the Department of Transport that the airport is suitable for the kind of equipment that is going to be used.

I can only assume on the basis of that that Quebecair must have accepted the fact that the landing facilities were adequate or they would not have applied. I myself do not believe, having had an opportunity to discuss this with Mr. Scott and to look over the various facts of the matter, that there is any what I would describe as inordinate or unreasonable risk involved at Wabush for the simple reason, as I said, that the limits are designed to accommodate within the framework of the amount of equipment and the type of airport service that is available. I think this is a quite important point to make. I do not want to say as a direct criticism that this comment was irresponsible, but I find it rather difficult to understand why Quebecair would have applied, would have chosen this type of aircraft, would now provide this service, having been given permission to provide it, and would now in effect make the kind of comments that appear to have been made by the witness here on Tuesday.

The Chairman: Mr. MacEwan?

Mr. MacEwan: I have just a couple of general questions. Not being a member of the Committee, I appreciate being heard.

The Minister issued a statement a short time ago to the effect that a current study or review of air service in the Atlantic Area is being carried out. What does this entail?

Mr. Jamieson: This is designed to give us some traffic statistics or projections over the next 15 or 20 years so that we can have some idea of what the pattern is going to be and this will give us a guideline or reference point for the development of airports within the Atlantic Region. Particularly, I have in mind, for example, the New Brunswick situation where you have three comparatively close communities in Moncton, Fredericton,

[Interpretation]

aéroports dont Québecair profite sur la Côte Nord.

M. Jamieson: J'aimerais vous prévenir que je n'ai pas encore lu les dépositions et je me fie aux paroles qu'on attribue à Québecair. Souvenons-nous que Québecair a demandé à atterrir à Wabush,—connaissait les circonstances avant de ce faire—et a choisi le type d'avion qu'elle utiliserait. De plus, quand Québecair a formulé sa demande auprès de la Commission canadienne des transports, il n'y a pas d'audition ou il ne s'accorde pas de permis tant que le ministère des Transports n'a pas établi que l'aéroport répond aux nécessités des avions utilisés.

Je ne puis donc que présumer que Québecair a reconnu que les conditions d'atterrissage sont adéquates, ou alors, Québecair n'aurait jamais formulé sa demande. Pour ma part, je ne crois pas, après en avoir discuter avec M. Scott et étudié les différents facteurs, qu'il y ait à Wabush, de risques trop grands pour la simple raison, comme je l'ai dit, que les limites sont fixées suivant le matériel et les services disponibles. Je crois que ce point est important. J'ai peine à comprendre pourquoi Québecair aurait formulé sa demande, aurait choisi ce genre d'avion et aurait, par la suite, assurer ce service, en vertu d'un permis de ce faire, et pourrait, de fait, faire les remarques qui ont été, présument, faites ici par le témoin mardi dernier.

Le président: Monsieur MacEwan?

M. MacEwan: Le ministre a dit il y a quelque temps qu'une enquête était en cours dans la région de l'Atlantique? De quoi s'agit-il?

M. Jamieson: Ceci est destiné à nous donner des projections du trafic d'ici 15 ou 20 ans, pour que nous puissions savoir quelles seront les tendances qui se produiront, comme lignes directrices pour le développement des aéroports dans la région de l'Atlantique. Je songe tout particulièrement à la situation au Nouveau-Brunswick, où vous avez trois collectivités, Moncton, Fredericton et Saint-Jean qui sont plus rapprochées. Et, étant donné

[Texte]

Saint John. As perhaps you know, coming from the area, Mr. MacEwan, there is a good deal of feeling in that area that perhaps we ought to have what is described as a jumbo or jet port to serve that whole section of New Brunswick.

The study that is underway now, in the hands of consultants, is to try to determine the likely traffic flow, the originating points and other data so that we can make decisions as to where these airports should be located, their size and this type of thing.

Mr. MacEwan: Are applications being considered to discontinue or, pending the results of this consultant's report, are they being frozen? What is the government policy on that?

Mr. Jamieson: This would be a matter, in the first instance, for the Canadian Transport Commission, but I am not aware and certainly have not issued any instructions that applications be frozen in the interim. This is a long range study and would not affect decisions, let us say, involving service over the next three or four years.

• 1130

Mr. MacEwan: The reason I ask is that I agree with the Minister. A decision dated yesterday—Decision, Serial No. 2866, reapplication by EPA to terminate service at New Glasgow—just came to hand today because I did make representations on this matter, as did the Minister of Trade and Industry for the Province of Nova, the Pictou County Research and Development Commission and other interested bodies.

This study is being carried out to find out what is entailed for the future and because of this, I have some present concern. I am thinking, in this area, particularly of new industries that have come in—Scott Paper Company, of course, has used the air service; and Hawker Siddeley Canada Ltd; and Michelin Tire will be establishing a plant there. It does seem to me that the study that is currently being carried out will show the probabilities and possibilities of more use of this service.

Now it is being discontinued, of course, and I am a little disturbed. Transport is a matter for the Canadian Transport Commission, and you have the Department of Regional Economic Expansion trying to build up the area. Certainly, in my opinion, air service is most important. To terminate this in an area which is now just getting on its feet is pretty tough.

I have another question on that to Mr. Scott. I take it that legally what can be done

[Interprétation]

que vous venez de cette région M. MacEwan, vous savez qu'on croit dans cette région qu'on devrait peut-être avoir un aéroport «jumbo» ou pour les réactés, afin de desservir toute cette région du Nouveau-Brunswick.

L'étude que l'on fait à l'heure actuelle voudrait déterminer la tendance et le volume du trafic ainsi que d'autres données, pour que nous puissions décider où situer ces aéroports, quelle serait leur ampleur, et, ce genre de choses.

M. MacEwan: Il y a des demandes de discontinuer, ou, à la suite du rapport du consultant, sont-elles gelées? Quelle est la politique du gouvernement à cet égard?

M. Jamieson: Ce serait une question qui relèverait de la Commission canadienne des transports, mais je ne suis pas au courant et je n'ai certainement pas donné des directives à l'effet que les demandes soient gelées entre-temps. C'est une étude à long terme qui n'affecterait pas ou ne toucherait pas les décisions qui seraient prises d'ici trois ou quatre ans.

M. MacEwan: La raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est que je suis tout à fait du même avis que le ministre. Une décision faite hier, n° 2866—formulée par EPA pour terminer le service à New Glasgow—et je l'ai reçue aujourd'hui et, j'ai formulé des instances à ce sujet, comme l'a fait le ministre de l'Industrie et du Commerce de la province de la Nouvelle-Écosse et d'autres parties intéressées.

Cette étude se poursuit afin de déterminer ce qui va se produire à l'avenir, et c'est ce qui me préoccupe. Je pense particulièrement, à de nouvelles industries, comme la Scott Paper, la Hawker Siddeley et Michelin Tire qui établiront leurs usines à cet endroit. Et, alors, cette étude que l'on fait à l'heure actuelle indiquera probablement les probabilités et les possibilités d'un usage accru de ce service.

Si l'on doit discontinuer le service et cela me préoccupe un peu, car vous avez la Commission canadienne des transports et le ministère de l'Expansion économique régionale qui essaient de développer cette région. A mon avis, un service aérien est très important et l'instaurer dans une région qui commence à peine à se développer, c'est très difficile.

J'ai une autre question maintenant à poser à M. Scott. Je crois comprendre que du point

[Text]

now is that interested persons in that area, as a result of this decision, can ask the Air Transport Committee for a review, or, alternatively, an appeal can be made to the Minister himself. Is that correct?

Mr. Jamieson: Yes. The appeal procedure is correct. I apologize for not having this clear, but I do not have the Act in front of me. It could only be reviewed, I think, if there was a claim—if there was a clear, demonstrable error in a matter of fact, or something of that nature. That would be the only way that an appeal, in the sense in which you have mentioned it, could be lodged.

There is, however, an appeal to the Minister, and if any interested party so wishes it can be reviewed. I can ask the ATC to reopen the case or, to rehear it, or something of this nature. There is a necessity in such an appeal—and it is always wise—to give reasons for it. That is, the new fact, perhaps, that you have mentioned that may not have come out in the hearing, or something of this nature. That is the technique.

Mr. MacEwan: Finally, Mr. Chairman, on this, and then I will be able to advise the interested parties; and the Minister, perhaps, will not be surprised if an appeal is lodged with him, he being a very reasonable man, as I remember when we sat together on the Transport Committee here a few years ago. On this appeal will the Minister hear oral submissions? Would he be willing to do that?

Mr. Jamieson: I have not established any pattern. A number of these have come to me in various ways. If a group, for example, asked to come to see me, or to state their case orally, I would be glad to do it. In some instances, it is merely a matter of writing a letter with supporting evidence. I am quite open relative to the manner in which the appeal is made.

Mr. MacEwan: Well, I may be in touch with you.

The Chairman: Mr. Thomas, on a supplementary question.

Mr. Thomas (Moncton): This is a short supplementary to the Minister, Mr. Chairman. As I was the one who originally asked the question in the House about the survey of a possible jetport site being made, and as it stirred up quite a hornets' nest in New Brunswick, I would like to ask the Minister if this Commit-

[Interpretation]

de vue juridique, tout ce qu'on peut faire à l'heure actuelle, c'est que les parties intéressées dans cette région peuvent demander à la suite de cette ordonnance, un examen de la part du Comité du transport aérien ou un appel peut être interjeté auprès du ministre lui-même. Est-ce exact?

M. Jamieson: Oui. La procédure d'appel est juste. Je m'excuse si ce n'est pas très clair, mais je n'ai pas la Loi devant moi. La révision ne pourrait être faite qu'à condition qu'il y ait, par exemple, une erreur qui puisse être démontrée dans les faits par exemple. Et, alors, un appel dans le sens que vous avez mentionné pourrait être interjeté.

Toutefois, il y a un appel que l'on peut interjeter auprès du ministre, si une partie intéressée veut le faire. Je pourrais demander au Comité du transport aérien de revoir la situation, d'avoir une nouvelle audience. Et, par conséquent, c'est toujours très bon de justifier ce genre d'appel. Par exemple, les nouveaux faits que vous avez mentionnés et qui n'ont pas été mis en évidence durant l'audience.

M. MacEwan: Enfin, monsieur le président, je pourrai informer les parties intéressées et le ministre ne sera pas surpris si on interjette appel auprès de lui, car je sais qu'il est un homme raisonnable tel que je me souviens quand il siégeait lui-même au Comité des transports en ma compagnie, il y a quelques années. Et, alors, au sujet de cet appel au ministre, est-ce qu'il recevra des mémoires verbaux? Sera-t-il disposé à le faire?

M. Jamieson: Je n'ai pas établi de procédure à suivre. Un certain nombre se sont présentées à mon esprit. Si un groupe me demandait de se présenter devant moi pour présenter son cas, je serais très heureux de l'entendre. En d'autres cas, il s'agirait simplement d'écrire une lettre avec preuves à l'appui. Je suis tout à fait disposé à accepter n'importe quelle procédure pour les appels.

M. MacEwan: Eh bien, il se peut que je communique avec vous.

Le président: Monsieur Thomas, vous avez la parole.

M. Thomas (Moncton): Étant donné que j'ai été le premier à poser la question à la Chambre au sujet de la possibilité d'une étude au sujet d'un aéroport pour réactés et que cela a causé toutes sortes de difficultés au Nouveau-Brunswick, je voudrais demander au ministre si le Comité a eu une date limite pour vous

[Texte]

tee studying airport traffic, and so on, has been given a definite date when their complete report should be made available to you?

[Interprétation]

présenter son rapport au sujet du volume du trafic aérien, etc.?

Mr. Jamieson: I cannot recall whether or not I put an actual date on it, but I have said to all of these groups that are working for the Department of Transport that I do not want them to turn into the longest running serial, as I said to somebody, since *Peyton Place*. In other words, I would certainly want to get it within 1970.

M. Jamieson: Je ne sais pas si je leur ai donné une date limite mais j'ai dit à tous ces groupes qui travaillent pour le ministère des Transports que je ne voudrais pas que cela devienne l'émission la plus longue tout comme "*Peyton Place*" par exemple. J'aimerais recevoir le rapport en 1970.

Mr. Thomas (Moncton): So it would be safe to tell these people that you hope to have this report before the end of 1970?

M. Thomas (Moncton): Alors, ce serait bon de dire à ces gens que vous désirez ce rapport avant la fin de 1970?

Mr. Jamieson: That is right.

M. Jamieson: C'est juste.

The Chairman: Mr. McGrath, you have a supplementary question, too?

Le président: Monsieur McGrath, avez-vous une question supplémentaire?

Mr. McGrath: No, Mr. Chairman. I just wanted to wind up the questioning about Wabush, with your permission and that of the Committee.

M. McGrath: Non, je voulais tout simplement terminer la série de questions au sujet de Wabush avec votre permission.

The Chairman: Go ahead, Mr. McGrath.

Le président: Très bien, monsieur McGrath.

• 1135

Mr. McGrath: In the interest of continuity, if for no other reason.

M. McGrath: Pour qu'il y ait une certaine continuité, je demanderai pourquoi le ministère des Transports construit-il et maintient-il un aéroport à Schefferville qui est semblable à celui de Labrador City et n'en possède-t-il pas à Labrador City?

Why does the Department of Transport build and operate a terminal at Schefferville, which is similar in nature and location to Labrador City, and not own and operate one in Labrador City?

Mr. Jamieson: I think this came about before I was Minister. Mr. Scott is familiar with the history and perhaps he could answer you more fully than I could.

M. Jamieson: Je crois que cela s'est produit avant que je devienne ministre. M. Scott connaît le fond de l'histoire et il pourrait vous répondre plus complètement que moi.

Mr. Scott: Mr. Chairman, the situation at Wabush was that the airport runway was first built by two mining companies. They operated it in their own interest at the time. In other words, it was a private operation.

M. Scott: Voici le cas de Wabush: la piste d'atterrissage a été construite au tout début par deux compagnies d'exploitation minière, qui l'exploitaient dans leur propre intérêt à cette époque. En d'autres termes, il s'agissait d'une exploitation privée.

As the traffic increased there was more and more itinerant traffic and other people going into Wabush. The two mining companies did not feel they were really in the public airport business, so the property was taken over by the government. The federal government then put in the hard-surface runways, the apron, the taxi ways, the approach lighting and the runway lighting, at a cost of about \$1.7 million. This was under our usual financial scheme of assistance for this type of airport.

Au fur et à mesure de l'accroissement de la densité du trafic, il y avait plusieurs autres personnes qui atterrissaient à Wabush. Les deux compagnies minières n'estimaient pas être une société pour exploiter un aéroport public. Et, par conséquent, la propriété a été remise au gouvernement. Le gouvernement fédéral a donc installé les pistes d'envol, l'aire d'embarquement, les phares d'approche, etc. Et tout cela a coûté \$1.7 million, en vertu de notre système habituel d'aide financière pour ce genre d'aéroport.

There was no terminal building, and the land that we had purely comprised the runway and the apron area. There did devel-

Il n'y avait pas d'aérogare et alors, le terrain que nous avions ne comprenait que les pistes d'envol et l'aire d'embarquement. Nous

[Text]

op, in the course of time, some requirement for at least a minor facility for passengers, a requirement for a place for the meteorological office and also a requirement for a control tower.

The land that was provided for the terminal building was provided by Wabush Mines, and it is their land. They undertook to construct a terminal building. The building was constructed at a cost of \$140,000, and under the financial policy of assistance for terminal buildings the Department of Transport contributed approximately \$40,000 of this, which is based on 75 per cent of the public space.

The other instance that you mentioned—and which is usually followed in other cases—is where there is a mainline airport and it is recognized as a mainline airport having at least class two services. This is a regular case of the Department of Transport responsibility.

Therefore, it really goes back to the origin of the airport and the undertaking by the mining companies to provide the facilities.

Mr. McGrath: Do you now propose to build a terminal at Wabush?

Mr. Jamieson: Perhaps I can answer that in policy terms, and at the same time it might be useful if I mentioned to the Committee a study that is under way on the whole question of airport management nationally.

Many different points of view are being expressed to me and to the Department on how what I might call second-tier airports—that is, other than major city airports—should be operated. Some municipalities now own these. There is no consistency of pattern across the country, for the reasons Mr. Scott mentioned. Some of them started out privately and some of them were developed by cities, and so on.

What we are trying to do is to see whether we can evolve a policy that will meet the various requests that are being made to us. That is, in some instances, for the municipality to run it, and in other instances for private people to build the building and for us to rent whatever space is necessary for our purposes within that building. A variety of techniques and proposals are being made.

In the interim, we have, in some instances, been taking over both airports and buildings where communities or other groups have asked for it. Or we have been doing the reverse in some cases. So that on a general

[Interpretation]

avons besoin d'obtenir un endroit pour la météo, une installation pour les passagers et une tour de contrôle.

Le terrain qui a été fourni pour l'aérogare nous a été donné par la Wabush Mines auquel il appartient. Ils ont entrepris de construire un aérogare au coût de \$140,000. Vu la politique d'aide financière pour la construction des aérogares, le ministère des Transports a contribué \$40,000 sur cette somme, soit 75 p. 100 de l'espace public.

L'autre cas que vous avez mentionné et qui s'ensuit dans d'autres cas aussi est celui d'un aéroport de ligne principale et qu'on le reconnaît comme tel, qui a des services classe deux. Il devient alors la responsabilité du ministère des Transports. Et, par conséquent, cela revient aux débuts de l'aéroport et à l'engagement pris par les sociétés minières en vue de fournir les installations nécessaires.

M. McGrath: Est-ce que vous avez l'intention d'aménager une aérogare à Wabush?

M. Jamieson: Je pourrais répondre à cela en termes de politique et en même temps, il serait peut-être utile de dire au Comité qu'il y a une étude en cours au sujet de l'administration des aérogares dans l'ensemble du pays.

Il y a un bon nombre de points de vue différents qui me sont formulés ainsi qu'au ministère quant sur la façon d'exploiter un deuxième échelon d'aérogares en plus de ces aéroports principaux que nous avons déjà. Certaines municipalités possèdent maintenant ce genre d'aéroports. Il n'y a pas de tendance soutenue pour l'ensemble du pays pour les raisons que M. Scott a mentionnées. Certains de ces aéroports ont été commencés sur le plan privé, d'autres ont été développés par des villes.

Ce que nous essayons de faire, c'est de voir si on ne peut pas mettre au point une politique qui répondrait aux différentes demandes qui sont faites. Dans certains cas des demandes pour que les municipalités puissent les exploiter; dans d'autres cas, pour que le secteur privé puisse les construire et pour nous la possibilité de les louer suivant l'espace dont nous avons besoin. Il y a différentes techniques et dispositions qui sont formulées.

Entre-temps, nous avons dans certains cas pris en main les immeubles et les aéroports, lorsque des collectivités ou autres groupes nous le demandaient. Dans d'autres cas, nous avons fait le contraire. Donc, dans l'ensemble,

[Texte]

basis I would say that we are dealing with them more or less in an *ad hoc* way. This is not too satisfactory, and I am trying to evolve some kind of general policy.

● 1140

Relative to Wabush, we certainly do not have a closed mind in terms of what the future of it might be. If it appears that there is some advantage in having it operated publicly and then for us to build on to it, as the case might be, we will certainly look after it. But I would want to consult the local people about that, to see whether or not this meets their views, or they think it would be beneficial.

Mr. McGrath: One other question before we leave Wabush, Mr. Chairman. Criticisms have been levelled at the operation there and the lack of a DOT presence, if you like. I am sure Mr. Scott and the Minister are familiar with those. I am sure they have read the evidence.

One of the criticisms that was made which struck me as a layman as being rather serious was that the control tower closed down at 9 o'clock at night while the main jet service operated by EPA arrived at 1 a.m., and, in fact, was brought in by Moncton control. Could you explain this, please?

Mr. Scott: Mr. Chairman, it is true that the control tower at Wabush does not operate 24 hours a day, but the clearances for Wabush are provided through the Moncton centre, and I think most of the operations—although I am not sure of this—certainly the scheduled ones and most of those who are filing a flight plan to fly into Wabush get their clearance from the Moncton centre, which operates all the time.

Mr. Pringle: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Is there a flight advisory at Wabush which is on duty 24 hours a day?

Mr. Scott: Where does it say that?

Mr. Pringle: It says here:

When TWR inoperative Call WABUSH Flight Advisory 122.2.

I just wondered about this.

Mr. Scott: I would not like to be positive on this but I think that is quite right. Were you reading from the Canada Air Pilot?

[Interprétation]

je vous dirais que plus ou moins, nous procédons d'une façon assez spéciale. Ce n'est pas tellement satisfaisant, mais nous essayons maintenant de mettre au point une politique d'ensemble.

Dans le cas de Wabush, nous avons l'esprit ouvert quant aux possibilités de l'avenir. Il pourrait y avoir un avantage à avoir un aéroport public et d'y ajouter nos propres installations, suivant le cas, nous nous y intéresserons sûrement. Je voudrais consulter la population locale à cet égard afin de voir si cela répond à leurs points de vue ou si ces gens croient que ce serait avantageux.

M. McGrath: Une autre question avant de laisser tomber le problème de Wabush. On a critiqué les opérations de Wabush et le fait qu'il n'y avait pas assez de présence de la part du ministère des Transports. Je suis certain que M. Scott et le ministre sont au courant de ces problèmes et qu'ils ont lu le compte rendu à ce sujet.

Une des critiques qui me frappe comme étant assez grave en tant que profane, c'est que la tour de contrôle fermait à 9 heures le soir, alors que le service des réactés principal de EPA arrivait à 1 heure du matin et dont l'arrivée était assurée par la tour de contrôle de Moncton. Pouvez-vous nous donner une explication là-dessus, s'il vous plaît?

M. Scott: Monsieur le président, la tour de contrôle de Wabush n'est pas en service 24 heures par jour, c'est juste. Mais les voies d'approche sont assurées par la tour de Moncton et la plupart des opérations, je crois, je n'en suis pas sûr mais je pense que la plupart de ces opérations, celles qui sont très utiles à l'horaire, suivant un plan de vol pour Wabush obtiennent leur autorisation de la tour de Moncton, qui fonctionne 24 heures sur 24.

M. Pringle: Une question complémentaire, monsieur le président?

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Y a-t-il quelqu'un en devoir 24 heures par jour à Wabush?

M. Scott: Où dit-on cela?

M. Pringle: On dit ici:

Quand le service de TWR n'est pas en opération, appelez la tour de contrôle de Wabush (122.2)

Je me posais des questions à ce sujet-là.

M. Scott: Oui, je ne peux l'affirmer de façon définitive mais je pense que c'est juste. Votre citation est-elle tirée des règlements canadiens pour les pilotes d'avion?

[Text]

Mr. Pringle: Yes.

Mr. Scott: Yes.

Mr. Chairman, if I may, just to correct a fact that might be wrong, when Mr. McGrath asked me about the limits at Wabush I referred to 800 feet and one mile. Actually the 800 feet has to do with circling and you wondered whether or not these limits were higher than at other places. To be very factual about it, for a straight-in approach both day and night it is 700 feet and one mile, for circling it is 800 feet and a mile and a half and for take off it is 500 feet and one mile both day and night.

The Chairman: Mr. Skoberg on a supplementary.

Mr. Skoberg: Before you leave Wabush, Mr. Chairman and Mr. Minister, you brought up a question yesterday or the day before that I think created some concern in connection with the application made by these air lines for a licence to operate different types of aircraft. It is my understanding that Quebecair made application to the Air Transport Committee and it was suggested by the witness who was before us that copy of this application would go to DOT, and the witness was not too clear on whether or not DOT should clear that application before a licence was granted for the operation of a particular type of aircraft. You suggested this morning that you thought it was not quite proper for an airline to make application if they thought those facilities were not safe. I presume that no air line could possibly have the type and number of staff that would determine whether the airport facilities were safe or not. Would this not come under the direct control and supervision of DOT?

Mr. Jamieson: Yes. If you would permit me, I would phrase it the other way. I did not say that they should not apply if they felt it was unsafe. I said that it was a reasonable assumption that they knew it was an area into which they could operate safely, otherwise they would not have applied. I do not necessarily agree that they do not have the necessary staff to do that. I think the data and information is clearly available as to length of runway and what the requirements are for any airport in Canada.

Mr. Skoberg: Before you leave the reasonable part, Mr. Minister, would it be just as reasonable that the DOT would not grant per-

[Interpretation]

M. Pringle: Oui.

M. Scott: Oui.

Si l'on veut bien me le permettre, lorsque M. McGrath m'a demandé les limites de Wabush, je parlais de 800 pieds et un mille. Mais 800 pieds c'est pour survoler et vous vous demandiez si ces limites sont plus élevées qu'ailleurs. Tant pour le jour que pour la nuit, l'approche est de 700 pieds et un mille; pour survoler c'est 800 pieds et un mille et demi et pour l'envol, c'est 500 pieds et 1 mille, tant pour le jour que pour la nuit.

Le président: Monsieur Skoberg, une question supplémentaire?

M. Skoberg: Avant de quitter la question de Wabush, monsieur le président, monsieur le ministre, je pense que vous avez soulevé une question qui a créé une certaine inquiétude, hier ou avant-hier, pour ce qui est de la demande présentée par ces lignes aériennes pour obtenir un permis, afin d'avoir l'autorisation d'exploiter différents genres d'aéronefs. Québecair, je pense, a présenté une demande au Comité du transport aérien et le témoin en question a laissé entendre qu'une copie de cette demande serait présentée au ministère des Transports et le témoin n'était pas certain s'il devait obtenir l'autorisation du ministère avant qu'un permis soit accordé en vue de l'exploitation de ce genre d'avion particulier. Et ce matin, vous avez dit que vous croyiez que ce n'était peut-être pas tout à fait approprié qu'une ligne aérienne fasse une telle demande si elle croyait que ces services n'étaient pas de toute sécurité. Alors, je m'imaginais qu'aucune ligne aérienne pourrait vraiment avoir le personnel voulu pour déterminer si les services de l'aéroport sont de toute sécurité. Cela ne relève-t-il pas du contrôle direct du ministère des Transports?

M. Jamieson: Si vous voulez bien me le permettre, je n'ai pas dit qu'ils ne devaient pas faire une demande s'ils croyaient que ce n'était pas de toute sécurité. Mais je vous ai dit qu'il leur était raisonnable de croire que c'était une région où l'on pouvait faire une exploitation en toute sécurité, sinon ils n'auraient pas fait cette demande. Je n'ai pas dit que je ne croyais pas qu'ils aient le personnel voulu. Ils ont toutes les données et les renseignements quant à la longueur des pistes d'envol et au sujet de toutes les exigences de n'importe quel aérogare au Canada.

M. Skoberg: Si vous me permettez d'intervenir maintenant, vous dites que le ministère des Transports n'accorderait pas l'autorisation

[Texte]

mission to any applicant if they considered those facilities to be unsafe. Is that reasonable?

• 1145

Mr. Jamieson: That is correct. There is no question about it. I want to make it perfectly clear that the number one consideration, if you permit me, is always public safety. The difficulty which we have, and I am sure that you will appreciate it, is that in the first instance we cannot control what the air lines are going to use in the way of equipment. This is one of the major difficulties which we are having across the country. A very defensible public demand for an air service is generated and an air line applies to supply that service. DOT then has to confirm to the CTC that the specifications and the like at the airport are adequate for the kind of equipment that is going to be used. What happened at Deer Lake, which is a very good case in point, is that public pressure and demand at the local level, in a sense then became critical of us when we delayed the start of the service to ensure that the safety requirements were met.

We were trying to rationalize all of these factors at the same time and bearing in mind the two things, public convenience and, above all, public safety. This is the number one problem, but we always opt for public safety. If it is a question of the necessity of the service and the public demand is strong and the necessity is strong then we will set, I repeat, limits and regulations which are designed to make that service safe.

Mr. Skoberg: Can we on this Committee rest assured that no application for a licence will be granted by the Air Transport Committee until such time as DOT have authorized the provisions of the licence in regard to passenger safety?

Mr. Jamieson: There is no question about the sequence. A service cannot start until it has been confirmed that it is safe in relation to the regulations that are laid down.

Mr. Skoberg: This is a point that I wanted to have very clear because there was some question yesterday or the day before about just exactly what line of responsibility was taken in regard to the granting of licences, and particularly in the Wabush area.

Mr. Jamieson: Yes. May I just add that even with the CTC granting the licence and the various other steps that I have outlined, there is also a need to get an operating certificate from DOT before the service can

[Interprétation]

à une demande s'il croyait que les installations et méthodes n'étaient pas de toute sécurité. Est-ce là une chose raisonnable?

M. Jamieson: C'est juste. Je vous ferai remarquer que la toute première considération vise la sécurité publique. Les difficultés que nous éprouvons et je suis sûr que vous le reconnaîtrez, c'est que nous ne pouvons pas contrôler ce que les lignes aériennes vont utiliser en fait d'équipement. C'est une des grandes difficultés que nous éprouvons d'un bout à l'autre du pays. On présente une demande de service aérien, demande qui se défend très bien et une compagnie aérienne demande à fournir ces services. Le ministère des Transports doit alors confirmer au CCT que les exigences et les dispositifs sont suffisants à l'aérogare pour le genre d'équipement qui sera utilisé. Mais, dans le cas de Deer Lake, qui est un excellent exemple, voici ce qui s'est produit. Les pressions publiques de la demande au palier local se sont présentées sont devenues critiques lorsque nous avons retardé le début de ces services pour s'assurer que les normes de sécurité étaient respectées.

On essayait de rationaliser tous ces facteurs en tenant compte du service public et de la sécurité publique. Voilà le premier problème, mais toujours il nous faut tenir compte de la sécurité publique. S'il s'agit de la nécessité du service et de la demande publique qui est forte alors, nous établirons des règlements, je le répète, qui sont conçus pour assurer la sécurité de ces services.

M. Skoberg: Est-ce que nous pouvons être assurés à ce Comité qu'aucune demande de permis en sera accordée au Comité des transports aériens avant que le ministère des Transports ait pourvu aux exigences quant à la sécurité des passagers?

M. Jamieson: Il est bien entendu qu'il en sera ainsi. Le service ne peut commencer ses opérations avant que l'on se soit assuré qu'il offrira un service de toute sécurité conformément aux règlements qui ont été établis.

M. Skoberg: Je veux que cela soit très clair, parce que hier et avant-hier, plus tôt, on se demandait quelles responsabilités d'ensemble étaient assumées pour ce qui est de l'octroi des permis et particulièrement dans la région de Wabush.

M. Jamieson: Je voudrais ajouter à cela que même si la CTC accorde des permis, et que les dispositions que j'ai présentées soient assurées, on a aussi ce besoin d'avoir un certificat d'exploitation du ministère des Trans-

[Text]

start. I am very grateful for the opportunity to stress this because I am very much concerned when people give—I was going to use a small expletive here—a false impression. I think our safety record in Canada and our caution in this regard is amongst the best in the world, and it is acknowledged to be so, and I think it is a disservice to our people in the Department of Transport when people suggest otherwise, and certainly on a sort of half-baked basis where they do not give all of the details and all of the particulars.

Mr. Skoberg: I did not understand, Mr. Minister, that people were...

Mr. Jamieson: Of course, I was not referring to the Committee members when I said that. It is the charges that are sometimes made that annoy me.

Mr. Skoberg: Charges against Committee members are quite in order at any time. We can return the compliment. However, I did not understand Quebecair to be directly taking exception to the authority or the capabilities of DOT when they were before us the other day.

The other point is that Mr. Sicotte mentioned that the type of equipment was relative to the volume of traffic, or something along those lines. When you said the type of equipment, did you really mean the amount of equipment at a particular landing field? I presume the type of equipment would be consistent with safety, would it not?

Mr. Scott: If you have adequate runway length, a clear day and proper equipment in your aircraft you really do not need anything from the ground. However, that is the exception, but certainly you are not flying scheduled services on that basis because you are flying them under IFR conditions. So, you really start developing. It is not just sort of a haphazard installation of equipment but it is on a system installation basis, so you start providing the first things you need first and this is usually the runway aids and your beacon so that you can orient yourself to the field, so that you can get to the field in the first instance, and then, as there is at Wabush, an additional beacon is installed to improve the let-down and the approach procedure.

This usually follows. You probably then add to this a VOR, certainly a Visual

[Interpretation]

ports avant que ne commence le service. Et je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous signaler cela plus particulièrement parce que je suis vraiment inquiet lorsque des gens donnent une fausse impression. Je pense que au Canada, sur le plan sécurité, les dispositions que nous avons prises sont parmi les meilleures au monde et c'est reconnu d'ailleurs. C'est ne pas rendre service à la population quand au ministère des Transport des gens disent le contraire ou qu'ils ne donnent pas tous les détails nécessaires.

M. Skoberg: Je ne croyais pas, monsieur le ministre, que des gens...

M. Jamieson: Non, je ne parlais pas des membres du Comité lorsque j'ai dit cela. Ce sont les critiques que l'on me fait parfois qui m'ennuient.

M. Skoberg: Il est toujours recevable de faire des accusations en tout temps aux membres du Comité. Nous pouvons d'ailleurs faire de même. Je n'ai pas l'impression que Québecair ait porté d'accusations contre l'autorité ou les capacités du ministère des Transports lorsqu'ils ont comparu devant nous l'autre jour.

L'autre point, que M. Scott a soulevé est que le type d'équipement est proportionnel au volume du trafic. Alors, j'imagine que lorsque vous dites qu'il s'agit du type d'équipement, vous voulez parler de la quantité d'équipement sur un terrain d'atterrissage en particulier? J'imagine que le genre d'équipement serait conforme aux normes de sécurité, n'est-ce pas?

M. Scott: Eh bien, si vous avez une piste d'une longueur raisonnable, un temps clair et de l'équipement adéquat vous n'avez pas besoin d'autres éléments sur le sol. C'est là l'exception, car les vols réguliers se font en fonction des règles de vol aux instruments. Vous commencez alors à prendre votre essor. Il ne s'agit pas simplement d'une installation laissée au hasard, mais elle se fait selon un certain système. Donc, vous commencez tout d'abord par installer ce dont vous avez besoin, la piste et les aides pour les pistes, comme les radiophares pour que vous puissiez vous orienter, puis comme dans le cas de Wabush, un radiophare de plus est installé, pour la procédure d'arrivée et de départ.

Vous ajoutez alors sans doute un VOR, un dispositif d'approche pour vous permettre de mieux atterrir sur la piste. Ensuite, vous avez le système ILS, un système qui permet l'atterrissage aux instruments et vous avez alors un

[Texte]

get you down onto the runway. Then, of course, you go for an ILS and then you pretty well have a complete system that works together.

Mr. Skoberg: The point that I am trying to develop, if I may, is that it is not the volume really you are talking about, because there is only one plane a day, the safety factor of handling that one plane is just as important to the people on that one plane as it may be if there were 100 planes. You suggested that the type of equipment was relative to the volume. This is the point that I just wanted to clear up.

An hon. Member: Mr. Chairman, may I have a couple of supplementaries?

Mr. Pringle: I have been trying to get a supplementary in. Thank goodness most of the...

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you very much. I think we have been kicking this word "safety" around reasonably indiscriminately and I think that is wrong. I think what we are talking about here and I would like to ask Mr. Scott we are not talking about safety, certainly not, we are talking about weather minimums. In other words, if there is only one flight a day and the weather is "duff" you cannot fly in; it is unfortunate but you cannot. If you have a big volume of traffic, and you want to give them service, then you have got to get the most sophisticated equipment you possibly can get if you want to fly under all weather conditions.

The point I want to make, it is not a degree of safety as I understand it, you just simply do not attempt to approach a field if the equipment is such that you cannot fly into it under those particular weather conditions, whether it be wind or fog or conditions of the area. For instance, Deer Lake airport has no authorization to come straight in at Deer Lake, either day or night whereas they can at Wabush when it is seven hundred and one and when you are circling at daylight there has to be a ceiling of twelve hundred and two and for take off it is the same. The reason for this, of course, is on account of the terrain, I presume, in relation to the airport.

I take objection to the fact that they are talking about this word "safe". I do not think the DOT would permit it. As a matter of fact people who want to use the airport get a little unhappy. They imagine that their ability is greater than the DOT believes their ability to be and, if anything, they are a little tougher, perhaps, than some of the people think they

[Interprétation]

système complet et qui fonctionne harmonieusement.

M. Skoberg: Ce à quoi je veux en arriver, si on veut bien me le permettre, c'est que vous ne parlez pas vraiment du volume, parce qu'il n'y a qu'un avion par jour, le facteur sécurité pour s'occuper de cet avion est tout aussi important pour les passagers de cet avion que s'il y en avait 100. Vous avez laissé entendre que le genre d'équipement dépendait du volume. Voilà ce que je voulais préciser.

Une voix: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions supplémentaires.

M. Pringle: J'ai essayé de glisser une question supplémentaire. Heureusement, la plupart de...

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci beaucoup. Je pense que nous avons mis ce mot «sécurité» à toutes les sauces, et je pense que c'est mauvais. Ce dont nous parlons ici, et je voudrais le demander à M. Scott, nous ne parlons pas vraiment de sécurité, certainement pas, mais de minimums météorologiques. Autrement dit, s'il n'y a qu'un vol par jour et que la température n'est pas bonne, on ne peut atterrir; c'est malheureux, mais on ne peut pas. Si vous avez un fort volume de trafic et que vous voulez l'acheminer vous devez avoir l'équipement le plus perfectionné possible, si vous voulez voler dans toutes les conditions atmosphériques.

Ce que je veux dire, c'est qu'à mon avis, ce n'est pas une question de degré de sécurité, vous ne pouvez tout simplement pas approcher une piste si l'équipement ne vous permet pas d'atterrir dans ces conditions climatiques particulières, qu'il s'agisse du vent, de brouillard, ou des conditions de la région. Ainsi, l'aéroport de Deer Lake n'a pas l'autorisation d'arriver directement à Deer Lake, que ce soit le jour ou la nuit, alors que c'est possible à Wabush, à 701, et lorsque vous décrivez des cercles pendant le jour, il doit y avoir un plafond de 1202, et c'est la même chose pour l'envol. J'imagine que c'est à cause du relief, par rapport à l'aéroport.

Je m'en prends au fait qu'ils parlent de «sécurité». Je ne crois pas que le ministère des Transports le permettrait. De fait, les gens qui veulent utiliser l'aéroport ne sont pas tellement réjouis. Ils s'imaginent que leur habileté est plus grande que ne le pense le ministère des Transports, et alors ils sont un peu plus rigoureux que certains le vou-

[Text]

should be but it certainly is not a matter of safety.

I would like to end my little remark here, if I could, by saying I think we all agree that we need much better and more sophisticated navigational aids in the North country so the airlines can give them much better service because the people do not have the highways on which to travel. I would like to support that, if it is possible for me to do so on this Committee, on that basis. I am quite confident, while you are restricting the service to the people by not putting in the sophisticated equipment, I do not think you can honestly say that you are creating a condition that could be less than safe.

Mr. McGrath: Just merely to supplement that, you have already announced your intention to install an ILS system next year, would it not be advisable then, Mr. Jamieson, in view of the criticisms that have been levelled against the operations at Wabush and in view of the crisis that has taken place, as a means of putting the minds of the travelling public at ease, if you like, the people who are dependent, who have to use this airport, to step that program up and instal your ILS system now.

Mr. Jamieson: I doubt if we could get one that fast. It is a matter of the manufacturer and the time. We will put it in at the first possible moment that it is available and I will be very glad and I can ask Mr. Scott now to do this, to check to see how fast we can get it from the manufacturer but this is one of the difficulties. This electronic equipment is very sophisticated to make and you can only get so many units at one time.

Mr. Scott: You do not buy it off the shelf.

Mr. Jamieson: As Mr. Scott says, you do not buy it off the shelf; it has to be made and the orders are in for it.

The Chairman: The orders are in for it.

• 1155

Mr. Jamieson: And as soon as it is delivered we will put it into play.

Mr. Skoberg: Just one last...

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: There is a rather important luncheon at noon, Mr. Chairman, I believe everyone is aware of, for the Biafra situation. So we have to move perhaps.

[Interpretation]

draient, mais il ne s'agit certainement pas d'une question de sécurité.

Je voudrais terminer en disant que nous convenons tous qu'il nous faut des aides à la navigation bien meilleures et beaucoup plus perfectionnées dans le nord, pour que les lignes aériennes puissent leur donner un bien meilleur service parce que les gens ne peuvent se déplacer par les routes. Je voudrais donc appuyer cela, si je puis, au Comité. Je suis très confiant, même si vous restreignez le service à la population en n'utilisant pas de matériel perfectionné, je ne crois pas que vous puissiez honnêtement dire que vous créez des conditions qui pourraient ne pas être de toute sécurité.

M. McGrath: Pour compléter vos paroles, vous avez déjà annoncé votre intention d'aménager un système d'atterrissage aux instruments l'année prochaine, est-ce qu'il ne serait pas souhaitable alors, monsieur Jamieson, en raison des critiques qui ont été formulées à l'égard des opérations de Wabush, et aussi de la crise qui a eu lieu, pour, disons, rasséréner le public, d'accélérer le programme et d'installer ce système maintenant?

M. Jamieson: Je doute que nous puissions en avoir un si rapidement. Cela dépend des fabricants et du temp. Nous l'installerons dès que nous l'aurons, et je serais très heureux, et je peux maintenant demander à M. Scott de la faire, de vérifier afin de savoir quand nous pouvons en recevoir livraison du fabricant, mais c'est là l'une des difficultés. Cet équipement électronique est très perfectionné et on ne peut en avoir qu'un certain nombre d'unités à la fois.

M. Scott: On ne peut l'acheter tout fait.

M. Jamieson: Comme M. Scott le dit, on ne peut l'acheter tout fait; il faut le fabriquer et les commandes ont été passées.

Le président: Les commandes ont été passées.

M. Jamieson: Dès qu'il nous sera livré, nous l'installerons.

M. Skoberg: Une dernière...

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Nous avons un déjeuner important à midi, monsieur le président, je crois que tous connaissent la situation au Biafra. Nous devrions donc peut-être activer.

[Texte]

I would say to Mr. Pringle, of course, that safety is something I understand. The terminology of airport management and the likes of that I will leave to the technicians but safety is something most important here to this Committee whether we call it safety in one language or the other. I quite appreciate the superior terminology of the pilot.

There had been some discussion in some of our hearings—has there been any application from interested parties at Wabush for the DOT to take over the operation of the airport facilities?

Mr. Jamieson: I personally have had only one representation which was quite casual. On a visit to Wabush, I was asked in the terminal by a citizen of Wabush whether we would be interested in taking it over and I said we would be glad to look at it.

Mr. Skoberg: To your knowledge, the...

Mr. Jamieson: That does not mean there have not been others. They have not come to my attention.

Mr. Skoberg: The chambers of commerce, boards of trade, labour councils have not made official representation to your knowledge?

Mr. Jamieson: Not to my knowledge, Mr. Scott may...

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the questions I had have been answered to my satisfaction.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, many of the questions asked this morning at a previous meeting were aimed at determining whether or not the Wabush Labrador City airport or airstrip was safe or not for jet aircraft and other types of aircraft under certain weather conditions, and at determining as well DOT responsibility in that respect. I think that had to be ascertained in view of the fact, and I agree entirely, in view of the unfortunate tragedy that occurred there on which I sought to focus public attention at that particular airport.

I understand the investigation into the tragedy is still going on into the circumstances of that accident. I suppose it would not be fair to rule out completely at this time mechanical defects within the plane, perhaps as well landing procedures or manoeuvres or perhaps of human errors such as ignorance and insufficient knowledge of the topography,

[Interprétation]

Je voudrais dire à M. Pringle que, bien entendu, je comprends la sécurité. Je laisse aux techniciens le soin de la terminologie de la gestion des aéroports, mais la sécurité est quelque chose qui revêt beaucoup d'importance pour notre Comité, que nous l'appelions sécurité dans un langage ou l'autre. Je reconnais fort bien la supériorité de la terminologie du pilote. On a parlé au cours de certaines de nos audiences de Wabush, certaines parties ont-elles demandé que le ministère des Transports assume l'exploitation des services de l'aéroport.

M. Jamieson: Je n'ai qu'une demande et elle était sans cérémonie. Au cours d'une visite à Wabush, un citoyen de Wabush m'a demandé au terminus si nous voulions en assumer la responsabilité et j'ai dit que nous étudierions volontiers la question.

M. Skoberg: A votre connaissance...

M. Jamieson: Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu d'autres. Je n'en ai pas eu connaissance.

M. Skoberg: Les chambres de commerce, les boards of trade, les conseils ouvriers n'ont pas fait de démarches officielles à votre connaissance?

M. Jamieson: Non, pas à ma connaissance. M. Scott peut...

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, on a déjà répondu de façon satisfaisante aux questions que je voulais poser.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, un grand nombre des questions qui ont été posées ce matin lors d'une réunion précédente visaient à établir si, oui ou non, l'aéroport ou la piste de Wabush était sécuritaire pour les avions à réaction et autres genres d'avions dans certaines conditions climatiques, ainsi que la responsabilité du ministère des Transports à cet égard. Je crois que cela doit être établi, et je suis parfaitement d'accord, vu la regrettable tragédie qui s'est produite à cet endroit sur laquelle j'ai essayé d'attirer l'attention du public à cet aéroport.

Sauf erreur, l'enquête sur cette tragédie se poursuit toujours, l'enquête sur les circonstances de cet accident. Je crois qu'il serait injuste d'écarter actuellement la possibilité de défauts mécaniques à bord de l'avion, ou encore des manœuvres d'atterrissage ou encore d'une erreur humaine, telle l'ignorance et une connaissance insuffisante de la topographie ou

[Text]

perhaps even wrong interpretation of instrument readings. This is just something I am asking myself; there is always that possibility. I am not saying that this is being done but it is perhaps too early to put all the blame on the airport as such or on the DOT responsibility in the whole matter. There may be a whole other set of factors.

Mr. Jamieson: I certainly hope, Mr. Corbin, that would be the attitude because these are very exhaustive and very thorough investigations. The facts are subsequently made known and I would not want to prejudge that, I think it would be quite inappropriate to do so.

Mr. Corbin: Sure.

Mr. Jamieson: Except to say to the Committee that when the investigation is completed, then the details, whatever they are, will be released.

Mr. Corbin: For our information, how long does an investigation of this type take to complete?

Mr. Jamieson: Mr. Scott could probably answer that in more detail.

Mr. Corbin: I suppose it could last for years.

Mr. Scott: Some of them last quite some time. The Ste. Thérèse accident of Air Canada was quite a long time under investigation because that brought in the manufacturers and the companies and everything. However, I am not going to try to put a time limit on this but I think within the course of the next two months probably the report would be in and would be appraised and a report would then be made to the Minister.

Mr. Corbin: So you have had relatively good success with the investigations so far?

Mr. Scott: They started the next day. A team works on this and they have been working constantly ever since.

Mr. Corbin: With respect to the type of plane that crashed up there, do you have many of that type going into the Northern area?

Mr. Scott: The DH125 is getting to be quite a popular executive aircraft now. I do not know where these executive trips are taken but certainly they are flying all throughout Canada.

Mr. Corbin: Thank you.

[Interpretation]

encore une mauvaise lecture des instruments. C'est ce que je me demande simplement, il y a toujours cette possibilité. Je ne prétends pas qu'on le fait, mais peut-être est-il trop tôt pour rejeter tout le blâme sur l'aéroport ou sur le ministère des Transports. Il peut y avoir tout un ensemble d'autres facteurs.

M. Jamieson: J'espère, monsieur Corbin, que cette attitude sera prise, parce qu'il s'agit d'enquête exhaustive, et très approfondies. Les faits sont ensuite rendus publics et je ne voudrais pas préjuger de la question, il serait très inconvenient de le faire, à mon sens.

M. Corbin: Bien sûr.

M. Jamieson: Sauf pour dire au Comité que lorsque nous aurons terminé cette enquête, les détails, quels qu'ils soient, seront rendus publics.

M. Corbin: Pour notre gouverne, combien de temps faut-il pour terminer une telle enquête?

M. Jamieson: M. Scott peut sans doute y répondre avec plus de précision.

M. Corbin: J'imagine que cela peut durer des années.

M. Scott: Certaines de ces enquêtes sont très longues. L'enquête sur l'accident d'Air Canada à Sainte-Thérèse a été très longue parce que cela impliquait les fabricants, les compagnies et le reste. Toutefois, je ne vais pas essayer de vous donner une date, mais j'imagine que, au cours des deux prochains mois sans doute, nous aurons le rapport qui sera évalué et présenté au ministre.

M. Corbin: Donc, vous avez eu un certain succès avec cette enquête jusqu'ici.

M. Scott: Elle a commencé le lendemain. Il y a une équipe qui y travaille en permanence depuis l'accident.

M. Corbin: Pour ce qui est du genre d'avion qui s'est écrasé, en avez-vous beaucoup de ce genre qui vont dans le nord?

M. Scott: Le DH 125 est un avion qui devient très populaire maintenant auprès des hommes d'affaires. Je ne sais pas où se font ces voyages, mais ils se font partout au Canada.

M. Corbin: Merci.

[Texte]

Mr. Jamieson: It might be useful for the Committee just for general information purposes to say that one of our problems these days is the growth in the so-called executive type of aircraft. Many companies, for instance, are using them quite a bit and, of course, they put pressure on us to provide airport facilities and the like. It used to be that for a small town you could put in a dirt strip and it would be adequate for anything that was likely to use it. Now, even though there is probably no other traffic to speak of in an area, these so-called company jets that go into paper mills, mines and that type of thing, generate a lot of extra demand.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Merci, bien, monsieur le président, ma question est d'intérêt général. Si mes renseignements son exacts, monsieur Jamieson, vous auriez déclaré à Vancouver, il y a quelque temps, que dans les régions desservies par deux ou trois compagnies, quelques-unes pourraient être appelées à céder la place. A votre avis, ce projet pourrait-il être mis en application prochainement et pourriez-vous nous dire quelles seraient les régions touchées? La compagnie Air Canada serait-elle invitée à céder quelques lignes?

Mr. Jamieson: I would be very glad to provide the member with the full statement that I made on regional air policy. It was somewhat different from the way he stated it. What I indicated was that the regional carriers would be assigned to geographical regions of Canada, and that they would be required to operate within those regions. This will possibly lead to some change in Air Canada routes, but I do not think it will be significant. It will be done only on the basis of providing a better service to some north and south routes that would be the case otherwise. To date I have not had from Air Canada any definitive statement of what their intentions might be with regard to certain route abandonments and the like, and these would have to be rationalized, as it were, with the operations of these regional air carriers.

I did not make any comment in that statement in Vancouver relating to the possible merger of regional carriers or local carriers. I have, however, on occasion, said that it would seem logical in some instances for some of these third-level carriers—that is, below the level of a regional carrier—to amalgamate,

[Interprétation]

M. Jamieson: Il serait peut-être utile pour la gouverne du Comité de dire qu'un de nos problèmes actuels est l'essor de ce que l'on appelle les avions pour hommes d'affaires. Bon nombre de compagnies, par exemple, les utilisent beaucoup et, bien entendu, ils exercent des pressions auprès du ministère pour qu'il aménage des services d'aéroport.

Dans une petite ville, on aménageait une piste non recouverte et elle suffisait à l'usage qu'on voulait en faire. Maintenant, même s'il n'y a peut-être aucun autre trafic important dans cette région, les avions des compagnies qui vont dans les usines de papeterie, les mines et autres endroits du genre, engendrent une demande supplémentaire très considérable.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, my question is one of general interest. If my information is correct, Mr. Jamieson, you would have stated in Vancouver some time ago that in regions served by two or three companies, some might have to leave. Is this new policy going to be applied shortly, and can you tell us what regions would be affected; also whether Air Canada would also have to give up certain lines?

M. Jamieson: Je serais très heureux de fournir au député la déclaration intégrale que j'ai faite au sujet de la politique aérienne régionale. Elle était quelque peu différente de la façon dont vous venez de l'exprimer. J'avais indiqué que les transporteurs régionaux se verraient assigner des régions géographiques du Canada, et qu'ils seraient obligés de s'en tenir à ces régions. Il est possible que cela entraîne certains changements dans les trajets d'Air Canada, mais je ne crois pas que ce soit important. Ce sera fait exclusivement pour assurer un meilleur service à certains trajets méridionaux et septentrionaux que celui qui serait fourni autrement. Jusqu'ici, je n'ai pas reçu une déclaration définitive d'Air Canada au sujet de leurs intentions à l'égard de l'abandon de certaines routes et autres choses et tout cela devrait nécessairement faire l'objet d'une rationalisation avec l'exploitation des transporteurs régionaux.

Je n'ai pas fait de commentaires dans cette déclaration à Vancouver sur la fusion possible de transporteurs régionaux ou locaux. Toutefois, à certaines occasions, j'ai déjà dit qu'il semblerait logique dans certains cas, que certains de ces transporteurs de «troisième niveau» à savoir en dessous du niveau de

[Text]

and in fact in the case of TransAir at Winnipeg, that has been done. TransAir has now amalgamated with Midwest, and I believe that this will be beneficial all around.

M. Godin: En ce qui a trait à la région de Québec, pourrions-nous nous attendre à avoir des fusions qui seraient avantageuses pour les régions desservies, soit celles de Sept-Iles, le Labrador, etc?

Mr. Jamieson: I cannot anticipate what the privately owned companies might do. There has been as you probably know, some talk of mergers between various carriers within Quebec, but nothing has come to my attention so far to indicate that this has progressed to the point where it might soon become a reality.

I should say that in any event any such merger requires the approval of the Canadian Transport Commission before it can become a reality.

The Chairman: A supplementary question by Mr. McGrath.

Mr. McGrath: There have been suggestions that the new regional air policy is running into some difficulties with opposition from the carriers. Do you intend to pursue this policy? What is the program and the date for implementation?

Mr. Jamieson: Let me say, Mr. McGrath, in the first instance, that while there have been some objections, I think on balance there has been more approval of this approach than disapproval. Of course, you are bound to get certain complaints about it because each carrier would like to have a bigger piece of the pie. They call themselves regional, and yet they have always wanted to expand. So I am not surprised that there is some criticism.

• 1205

Much of the policy is in effect now in the sense that the area for Eastern Provincial Airways has been designated for Quebecair, and so on across the country. But I did say at the time that it was not a static thing, and that undoubtedly with changed circumstances we would from time to time have to make certain changes either in the regions themselves or in the amalgamating of carriers and things of this kind. As new territories are opened up, or as new towns are built, or as a different kind of public demand develops, particularly in the North, some changes may be called for, but on balance I think the regional policy is working quite well.

[Interpretation]

transporteur régional, de fusionner, et, en fait, dans le cas de *TransAir* à Winnipeg, cela s'est fait. *TransAir* vient de fusionner avec la *Midwest* et je crois que cela sera bénéfique pour tous.

Mr. Godin: For the Quebec region, can we expect any amalgamations which would be advantageous for the regions served, that is for the Sept Iles or Labrador area, and so on?

M. Jamieson: Je ne peux prédire ce que les compagnies privées feront. Comme vous le savez probablement, on a déjà parlé de certaines fusions entre certains transporteurs au Québec, mais on n'a rien porté à mon attention jusqu'ici pour indiquer qu'il y avait eu suffisamment de progrès pour que cela devienne réalité d'ici peu. Je dois dire que, de toute façon, toute fusion de ce genre exige l'approbation de la Commission canadienne des transports avant d'être réalisée.

Le président: Une question supplémentaire par M. McGrath.

M. McGrath: Il y a eu certaines suggestions à l'effet que la nouvelle politique du transport aérien régional aurait éprouvé certaines difficultés à la suite de l'opposition de transporteurs. Avez-vous l'intention de continuer cette politique? Quel est le programme et à quelle date comptez vous le mettre en vigueur?

M. Jamieson: Permettez-moi de dire, monsieur McGrath, tout d'abord, que bien qu'il y ait eu certaines objections, je crois qu'en somme, il y a eu beaucoup plus d'approbations de cette attitude que de désapprobations. Évidemment, vous recevez inévitablement certaines plaintes, car chaque transporteur voudrait avoir un plus gros morceau. Même s'ils se désignent comme transporteurs régionaux, ils veulent toujours élargir leur exploitation. Par conséquent, la critique ne me surprend pas. Une grande partie de cette politique est déjà en vigueur, dans ce sens que la région pour la *Eastern Provincial Airways* a été désignée pour Québecair, et ainsi de suite dans tout le pays. Mais j'avais dit à ce moment-là que la situation n'était pas statique et que, devant certains changements dans les circonstances, il nous faudrait sans doute apporter des changements, soit dans les régions, soit dans la fusion des transporteurs, etc... Au fur et à mesure qu'on ouvre d'autres territoires, ou que l'on construit de nouvelles villes ou que la demande publique devient différente, surtout dans le nord, cela exigera peut-être certains changements mais en somme, je crois que la politique régionale connaît des succès.

[Texte]

Mr. McGrath: Is it proposed to give the regional carriers a share of some of the prime routes in order to sustain their operations? They are going to run into a great deal of difficulty if they are confined to a specific area and forced to provide a feeder service. For example, say there are 200 seats on a daily basis between Halifax and Montreal. Would it not be fair to suggest that EPA be given 50 of those seats, as you did, I think, in the case of CP in the transcontinental service?

Mr. Jamieson: EPA, have indicated to me that they are quite pleased with this policy as it affects them. What we have tried to do, and what I have said in the policy statement with regard to this system that I evolved, was that each of the regional carriers would have access to one metropolitan market. In the case of EPA it is Montreal. In the case of the various other airlines, it is either Montreal or Toronto, or Edmonton or Winnipeg, or whatever the case might be, so that each one of them has a major traffic point within its schedule.

On the question of Halifax to Montreal, EPA does fly that route, of course, but another part of the policy is that a regional carrier cannot undertake trunk line service between major cities.

Mr. McGrath: That is what I am getting at.

Mr. Jamieson: The reason for that, Mr. McGrath, is twofold, and the more important of those two elements is, of course, that if you let a regional carrier operate a kind of cream-skimming operation of the main line, then EPA might not, for example, go into Charlottetown. What we are trying to do is to develop a balance between giving service between the main cities of Canada and also ensuring that the secondary cities, if that is the appropriate term, are given service as well.

I think this is very good because it gives Charlottetown a jet service, and an excellent one, with which they are very pleased, and it also helps EPA because it gives them a route into Montreal and, of course, Air Canada does not go into Charlottetown.

I believe the general feeling is that rationalizing it this way is a satisfactory arrangement. But as for EPA going, for instance, between Halifax and Montreal directly, my own view is that this would not be an appropriate role for a regional carrier in that sense, because it would parallel the route service of Air Canada and, I suggest, act to the detriment of the smaller cities. That is the basis of the philosophy behind the policy.

[Interprétation]

M. McGrath: Est-ce qu'on se propose de donner aux transporteurs régionaux une partie des routes principales afin de maintenir leurs opérations? Ils auront beaucoup de difficultés s'ils se limitent à une région particulière et s'ils sont obligés de fournir un service d'alimentation. Par exemple, disons qu'il y a 200 places tous les jours entre Montréal et Halifax. Ne serait-il pas juste de suggérer de donner à EPA 50 sièges sur ce nombre comme vous l'avez fait, je crois, dans le cas du CP pour le service transcontinental?

M. Jamieson: L'EPA m'a dit qu'elle était très heureuse de cette politique en ce qui les concernait. Ce que nous avons essayé de faire et ce que j'ai dit dans ma déclaration de principe pour ce qui est de ce système que j'ai mis au point, c'est que chaque transporteur régional aurait accès à un débouché métropolitain. Dans le cas d'EPA, c'est Montréal. Dans le cas des autres lignes aériennes, ce sera Montréal, Toronto, Edmonton ou Winnipeg d'après les circonstances pour que chacun ait un centre important dans son horaire. Pour ce qui est d'Halifax à Montréal, EPA évidemment, parcourt cette route, mais un autre aspect de notre politique, c'est qu'un transport régional ne peut fournir un service long-courrier entre les cités principales.

M. McGrath: C'est là que je veux en venir.

M. Jamieson: La raison en est double et l'élément le plus important, évidemment, est que si vous permettez à un transporteur régional d'avoir une sorte de service d'«écrémage» sur la ligne principale, EPA ne pourrait alors se rendre, par exemple, à Charlottetown. Ce que nous essayons de faire, c'est d'établir un équilibre dans le service entre les villes principales du Canada et aussi d'assurer que les villes secondaires, si l'expression est juste, reçoivent également du service.

Je crois que c'est très bien, car Charlottetown reçoit un service de réactés excellent, qui lui convient très bien, et cela aide EPA aussi car cela leur donne une route jusqu'à Montréal et, évidemment, Air Canada ne va pas jusqu'à Charlottetown.

Je crois que les gens en général estiment que rationaliser ainsi est satisfaisant. Mais quant à EPA qui irait, par exemple, entre Halifax et Montréal directement, personnellement, je crois que ce ne serait pas approprié pour un transporteur régional, car ce serait fournir un service parallèle à celui d'Air Canada, et à mon avis au détriment des villes de moindre importance. Voilà la philosophie qui anime cette politique.

[Text]

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: J'ai une autre question, monsieur le président. Dans le cas de Montréal, Québec et Sept-Iles, où se côtoient Air Canada et Québécoir, y aura-t-il des changements ou s'il en sera ainsi pendant plusieurs années encore?

Mr. Jamieson: I think there will be some so-called rationalization of routes over the next little while. One of the reasons for this is the matter of economics. Air Canada has to make a decision, as does, for example, Canadian Pacific Airlines, as to whether they are going to be a trunk-line carrier, or whether they are going to be serving regional routes, and this is dictated by the equipment demand. In other words, the DC-9 and beyond, the bigger aircraft, are obviously not practical for short-haul traffic. So as Air Canada tends more and more to get into this larger type of equipment, the chances are that the regional airlines will start to feed into this trunk-line setup, and I think that this is an inevitable development. So there will be some changes, but there will always be certain routes over which more than one airline will fly.

● 1210

Mr. Howe: Mr. Chairman, we are all very interested in the statement the Minister made that our record of safety in air transport is one of the best in the world. But we know that it is not perfect.

It is not possible to have a perfect record, and this tragic accident to which reference has been made so often this morning brought to our attention once again the necessity for safety. I am sure that the Department will have a record of the number of major and minor accidents in this particular area and its percentage to the passenger miles travelled. This would give us some perspective. I think this is important because one accident can frighten a lot of people and if we reiterate the fact that the accident rate is very, very small, this is good for the travelling public. So you have a record of these accidents at these different airports that we are discussing now?

Mr. Jamieson: Do you mean at Wabush airport?

Mr. Howe: Yes, Wabush, Labrador and, particularly, in that so-called difficult area.

Mr. Jamieson: Of course, we have a complete record going back for many years of

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: I have another question, Mr. Chairman. In the case, for instance, of Montreal, Quebec and Sept-Iles, where Air Canada and Québécoir operate side by side, can we expect any changes or are they still going to operate side by side for several years to come?

M. Jamieson: Je crois qu'il y aura une certaine rationalisation des routes d'ici peu. Une des raisons pour cela est une raison économique. Air Canada doit décider, tout comme *Canadian Pacific Airlines*, s'il deviendra transporteur long-courrier ou s'il va desservir des routes régionales et cela relève de la demande de matériel. Autrement dit, les DC-9 et les avions plus grands, évidemment, ne sont pas pratiques pour les petits parcours. Et comme Air Canada tend de plus en plus à obtenir ce genre de matériel plus grand, il y a des chances que les transporteurs régionaux commenceront à alimenter les parcours long-courrier et je crois que c'est inévitable. Par conséquent, il y aura certains changements, mais il y aura toujours certaines routes sur lesquelles il y aura plus d'une ligne aérienne,

M. Howe: Monsieur le président, nous sommes tous très intéressés par la déclaration du ministre à l'effet que notre cote de sécurité dans le domaine du transport aérien est une des meilleures au monde. Mais nous savons qu'elle n'est pas parfaite.

Il est impossible d'être parfait et cet accident tragique dont on a fait mention si souvent ce matin nous a redémontré la nécessité de la sécurité. Je suis sûr que le ministère des Transports aura un dossier des accidents mineurs et graves dans ce secteur particulier, et le pourcentage d'accidents. Cela nous donnerait une bonne perspective. C'est important car un accident peut faire peur à beaucoup de gens et il serait bon de réitérer le fait que le taux d'accident est vraiment très minime, pour la tranquillité personnelle des voyageurs. Avez-vous des données sur le nombre d'accidents qui se sont produits aux divers aéroports dont nous discutons maintenant?

M. Jamieson: Vous voulez dire, à l'aéroport de Wabush?

M. Howe: Oui, à Wabush, Labrador et particulièrement dans cette région prétendument difficile.

M. Jamieson: Nous avons évidemment un dossier complet sur tous les accidents d'avion

[Texte]

every aircraft accident that has happened and we could make this information available to the Committee. I bow to Mr. Scott's superior and professional knowledge on this. I do not recall that there has been any inordinate amount of, what I would call, accidents either major or minor in that area. Mr. Scott.

Mr. Scott: I was just trying to recall if I could think of one. I think the last one was in January, was it not?

Mr. Howe: I think it is important that this information be made available to the public.

Mr. Jamieson: As Mr. Peddle quite properly pointed out, the jet service has just started, but I do want to emphasize, again, with all the vigor I can command that the jet service into that airport, as into any airport or any commercial service that is operating in Canada today, is perfectly satisfactory and there need be no concern on this matter whatever. The limits have been set; the safety regulations or the weather regulations, as Mr. Pringle called it, and the like are perfectly satisfactory. I see no reason for any concern whatever in this regard.

Mr. Howe: There was one other question that came to my mind. It may not be relevant to this particular region, but I wonder if there are any agencies similar to the Hilton hotel people who will come in and operate an airport as they do with hotel chains and things like that. Are you aware of anything like that?

Mr. Jamieson: No, not in those terms. The Americans have a wide variety of operational procedures for airports. Some of them are private. I think one of the biggest, O'Hare in Chicago, has a private interest involved in it and, I know of others operated by cities, but the Americans, generally speaking, tend to look at our system as being better. Although we get a fair amount of criticism, for example—I know this is natural and I do a lot of it myself—about airports, I think anyone who travels extensively throughout the world generally comes back and agrees that ours are not all that bad, in other words, that our system is pretty good. However, as we move out, for example, the new airport for Montreal or the new set-up for Toronto, I am examining the possibility of setting up, for instance, some form of corporation, it might be a Crown corporation or an agency of government of some kind which would have a good deal of local autonomy in it. This is

[Interprétation]

qui se sont produits depuis plusieurs années et nous pourrions certainement faire part de ces renseignements au Comité. Je m'incline devant M. Scott qui est très compétent sur le sujet, mais je ne me rappelle pas avoir observé un nombre démesuré d'accidents majeurs ou mineurs dans cette région. Monsieur Scott.

M. Scott: J'essayais justement de m'en rappeler un. Je crois que le dernier a eu lieu en janvier, n'est-ce pas?

M. Howe: Il est important, selon moi, que ces renseignements soient rendus publics.

M. Jamieson: Comme M. Peddle vient fort justement de le remarquer, ce service de réactés ne fait que commencer, mais je veux insister de nouveau sur le fait que le service de réactés à cet aéroport, tout comme aux autres aéroports ainsi que tout service commercial qui se fait d'ailleurs au Canada aujourd'hui, est parfaitement satisfaisant et il n'est absolument pas nécessaire de s'en soucier. On a établi des limites; les règlements touchant à la sécurité ou, comme M. Pringle l'a dit, aux conditions climatiques, sont parfaitement satisfaisants. Je ne vois là aucun sujet de préoccupation.

M. Howe: Il y a une autre question qui m'est venue à l'esprit. Elle n'a peut-être pas trait à cette région en particulier, mais je me demande s'il existe des organisations telles que celle du Hilton par exemple, qui s'installent dans un aéroport, et y exploitent une chaîne d'hôtels et autres entreprises du genre. Êtes-vous au courant de quelque chose dans ce domaine?

M. Jamieson: Non, pas dans ces termes. Les Américains ont toute une gamme d'entreprises d'exploitation pour les aéroports. Certaines sont privées. L'une des plus considérables, O'Hare à Chicago est certainement contrôlée en partie par des particuliers; d'autres de ces entreprises sont exploitées par des villes, mais, de façon générale, les Américains considèrent notre système comme meilleur que le leur. Même si nous sommes passablement critiqués, c'est naturel, je le sais, et moi-même j'é mets de nombreuses critiques au sujet des aéroports, malgré tout cela, je pense que tous ceux qui voyagent de par le monde reviennent au Canada en disant que notre système est loin d'être mauvais, en fait, qu'il est même assez bon.

Cependant, à mesure que nous entrevoyons d'autres projets, un nouvel aéroport à Montréal, par exemple, ou de nouvelles installations à Toronto, nous étudions la possibilité d'établir une sorte de corporation qui serait

[Text]

what I was explaining to Mr. McGrath earlier. We are looking at the concept of whether or not we should have something resembling a board of directors for an airport. After all, it is a multi-million dollar project in many instances and needs pretty strong local control.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jamieson, we have been talking for nearly an hour about air safety which, I realize, is very important and while listening to the various briefs presented on our trip, I got the distinct impression that these people were not concerned as much with air safety as with some better form of air travel, something more in line with what Canadians generally get and at a comparative rate. I think they would put up with these facilities if they did not have to pay so much for them and if they had a decent schedule so they could get in and out of Schefferville without these delays they talked about.

I realize that I am leading myself down a blind alley here, but as far as these people who presented the briefs are concerned, we are the Transport Committee and you are the Minister of Transport. If they have complaints we are the people they come to.

• 1215

Mr. Jamieson: Of course.

Mr. Thomas (Moncton): There is no point in our going back to them or in Mr. Peddle or any other member going back and saying: "We cannot do anything about this, this is up to the Air Transport Committee of the CTC". As far as they are concerned the CTC is answerable to you...

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): ...but I know it is not.

These complaints, I think, are legitimate and they are serious. For example, the Schefferville brief pointed out that the fare from Schefferville to Sept Îles was \$40 for 360 miles as compared with the fare from Sept Îles to Montreal of \$38 for 600 miles and, in fact, the brief came right and stated that the reason they are being charged higher rates is because there is no competition. I

[Interpretation]

peut-être une société de la Couronne ou même une agence du gouvernement qui posséderait une grande autonomie locale. C'est ce que j'expliquais à M. McGrath plus tôt. Nous examinons donc cette idée de former ou non un genre de conseil d'administration pour un aéroport. Après tout, il s'agit bien souvent de projets de plusieurs millions de dollars pour lesquels un bon contrôle local serait extrêmement précieux.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Monsieur Jamieson, nous avons parlé pendant presque une heure de sécurité aérienne et je comprends que ce point soit très important. Cependant, en écoutant les divers mémoires qu'on nous a présentés au cours de notre voyage, j'avais l'impression que ces gens ne se préoccupaient pas tant de sécurité aérienne que de meilleurs modes de transport aérien, plus conformes à ce qu'obtiennent la plupart des Canadiens et à des prix plus raisonnables. Je pense qu'ils seraient satisfaits du service s'ils pouvaient payer moins cher et avoir de meilleurs horaires de telle sorte qu'ils se rendent à Schefferville ou en sortent sans ces attentes dont ils nous ont parlé.

Je m'engage peut-être dans un cul-de-sac, présentement, mais en autant que ces gens sont concernés, nous sommes le Comité des transports, vous êtes le ministre des Transports et si les gens ont des plaintes à formuler, nous sommes ceux à qui ils s'adressent.

M. Jamieson: Certainement.

M. Thomas (Moncton): Il nous est inutile de revenir vers eux et de leur dire: «Il est impossible de faire quoi que ce soit à cet égard, c'est la responsabilité du Comité des transports aériens de la CCT.» De toutes façons, ils croient que la CCT dépend de vous...

M. Jamieson: Oui.

M. Thomas (Moncton): ...mais tel n'est pas le cas.

Leurs plaintes sont très justifiées à mon avis et très sérieuses. Le mémoire qu'on nous a présenté à Schefferville par exemple nous indiquait que le tarif de Schefferville à Sept-Îles était de \$40 pour 360 milles, en comparaison avec le tarif de Sept-Îles à Montréal qui est de \$38 pour 600 milles. Le mémoire ajoutait que la raison de ce tarif tellement élevé était le manque de concurrence. J'ai ques-

[Texte]

questioned a Quebecair official on this point and by inference he admitted this. He said the reason for the low rate from Schefferville to Montreal is because they have to compete with Air Canada, but he inferred that that rate was not compensatory, it was too low. I can point out that you can fly from Moncton to Ottawa which is roughly 700 or 800 miles for \$42, therefore, I feel their complaint is legitimate and they are being overcharged because there is no competition.

We, as a Committee, have to do something with these complaints. I am asking you what influence or what weight you can carry with the CTC. In other words, if we make a report, the Air Transport Committee could say to us: "Well, we have had no complaints." How can an individual complain? How can they do it, unless they do it through their member? Can you take our complaints to the CTC if we, as a Committee, make representations to you?

Mr. Jamieson: Yes, of course, and I would be delighted to do it.

I should say in a general way, of course, that this is a problem which exists in many of the more remote regions of Canada. It is a question of providing a good service as opposed to a competitive service. It is quite true, probably, if there were two air lines functioning that they would, in a sense, get into a form of a rate-cutting operation, but inevitably under those circumstances the experience has been that one of them eventually goes out of business. So you have to measure off in these cases the assurance of service and improved service such as adding the jet aircraft and so on, against the possibility that if there were additional competition it might wind up in the long run being worse. In other words, they just would not be operating on a compensatory basis, in an unprofitable position, and eventually they would fold altogether.

In British Columbia right now—as Mr. Pringle probably knows—there are two or three of these so-called third level carriers that are in real difficulty on this account.

If I may back off for a moment, an air line is free to set its own rate structure. It has to file that with the CTC. There is a procedure through which people can complain once the rate structure is filed, the tariff is filed, if they think that it is unfair. The CTC can look at it and what it has to do then is to determine whether or not the rates being charged are adequate to give them a reasonable level of profit, if you like, not because they are concerned about the profit, but because without the profit the service could not continue.

[Interprétation]

tionné un employé de Québecair à ce sujet et il me l'a avoué par induction. Il a déclaré que le tarif de Schefferville à Montréal était très bas en raison de la concurrence avec Air Canada, mais qu'en fait ce tarif n'était pas compensatoire. Le tarif de Moncton à Ottawa, ce qui représente une distance de 700 à 800 milles, n'est que de \$42; je crois donc que leurs plaintes sont parfaitement légitimes et que les tarifs sont trop élevés par manque de concurrence.

En tant que membres du Comité, nous nous devons de faire quelque chose. Quelle influence avez-vous auprès de la CCT? Si nous produisons un rapport, par exemple, le Comité des transports aériens peut parfaitement nous répondre: «Nous n'avons reçu aucune plainte.» Comment un individu peut-il se plaindre? Comment peut-il le faire sans passer par l'entremise de son député. Pourriez-vous nous représenter auprès de la CCT si nous formulons des plaintes, au nom du Comité?

M. Jamieson: Oui et je serais heureux de le faire. C'est évidemment un problème qui existe dans plusieurs régions éloignées du Canada. Il s'agit d'offrir un bon service, même sans qu'il y ait de concurrence. Il est probablement très vrai que s'il y avait deux lignes aériennes en service, on assisterait à une baisse des prix, mais l'expérience a prouvé que, dans ces circonstances, l'une des compagnies fait faillite éventuellement. Dans ce cas, il faut faire un choix avec l'apport d'un meilleur service, avec l'achat de réactés par exemple, et la possibilité qu'avec une concurrence accrue, les choses puissent à longue échéance, s'empirer. En d'autres termes, ce genre d'opération ne serait pas rémunérateur et éventuellement, le service entier pourrait s'écrouler.

En Colombie-Britannique, à l'heure actuelle, M. Pringle le sait probablement, il y a deux ou trois de ces transbordeurs de troisième classe qui ont vraiment des difficultés en raison de cela. Si vous me permettez de revenir un peu en arrière, une ligne aérienne est libre d'établir son propre tarif. Elle doit ensuite communiquer le tarif à la CCT. Il y a une certaine procédure selon laquelle les gens peuvent se plaindre une fois que le tarif a été présenté. Si les gens trouvent le tarif injuste, la Commission doit l'examiner pour voir s'il est oui ou non raisonnable et s'il donne lieu à un certain profit, non pas qu'elle se préoccupe des profits, mais parce que sans profit, le service disparaîtrait. Il ne faut pas

[Text]

Of course, it is more costly and more expensive, in many instances, to operate in the more remote areas than it is on the high density runs that you have mentioned, such as Montreal-Ottawa.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Jamieson, I think this goes back to the old question, are transportation services considered an essential function of government? In other words, are not the outlying sections of a country entitled to be able to communicate with the rest of the country? Should transportation always be considered on a compensatory basis? Why should you be penalized because you live in Schefferville or because you live in Labrador City? What I am saying is should there not be some government subsidy or something here?

• 1220

Mr. Jamieson: In fact, there is. I do not have the full list with me, but a great many routes in Canada are subsidized in one way or another by the CTC. Again, there is a procedure through which an application for subsidy is made. Eastern Provincial Airways gets a subsidy now.

Mr. Thomas (Moncton): Does Quebecair get any?

Mr. Jamieson: I cannot answer that, perhaps Mr. Scott can. Yes, there is a subsidy paid to Quebecair. I do not know the size of it at the moment, but there has been for some time, Mr. Scott says.

There are certain subsidies paid, but it really boils down in the last analysis to the kind of formula you want to apply. I suppose you could argue that flying, say, from Newfoundland to Montreal is more expensive than flying from Ottawa to Montreal. What is the appropriate point at which government assistance should come in?

Mr. Thomas (Moncton): When you have an area which is effectively confined to one method of transportation you cannot talk about road or rail.

Mr. Jamieson: Right.

Mr. Thomas (Moncton): Should not that area get some special consideration?

Mr. Jamieson: My answer is that it does get that. Now it may not be at a sufficiently high level but again the procedures are there, if the airlines want to apply for it. These are

[Interpretation]

oublier qu'il est plus dispendieux quelquefois d'avoir un service dans des régions éloignées plutôt que dans des régions très actives comme Montréal, par exemple.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Jamieson je crois que ceci nous ramène à la vieille question c'est-à-dire, est-ce que les services de transport sont considérés comme fonction essentielle du gouvernement?

En d'autres termes, est-ce que les régions éloignées du pays n'ont pas le droit elles aussi d'être reliées avec les autres parties du pays? Est-ce que les transports doivent toujours être considérés en termes de profit? Pourquoi devriez-vous être pénalisé parce que vous demeurez à Schefferville ou à Labrador City? Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une subvention du gouvernement ou quelque chose du genre?

M. Jamieson: En fait, il y en a. Je n'ai pas la liste complète avec moi, mais il y a beaucoup de routes qui sont subventionnées d'une façon ou d'une autre par le gouvernement. Encore une fois, il y a une procédure selon laquelle on peut faire une demande de subvention. La *Eastern Provincial Airways* a une subvention à l'heure actuelle.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que la Québecair en a?

M. Jamieson: Je ne saurais vous répondre. M. Scott pourrait peut-être le faire. Oui, Québecair reçoit une subvention de je ne sais combien, mais elle la reçoit depuis un certain temps selon M. Scott.

Alors, il y a certaines subventions qui existent, mais, en dernier lieu, tout revient au genre de formule que vous voulez appliquer. Par exemple, si vous voyagez de Terre-Neuve à Montréal, cela coûte plus cher que de Montréal à Ottawa. A quel point l'aide gouvernementale pourrait-elle entrer en jeu, dans ce cas?

M. Thomas (Moncton): Quand on a une région qui n'a qu'un seul moyen de transport effectif, on ne peut parler ni de rail ni de route.

M. Jamieson: C'est vrai.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que cette région ne devrait pas faire l'objet d'une considération toute spéciale?

M. Jamieson: Elle la reçoit à mon avis. Elle n'est peut-être pas encore assez élaborée, mais, encore une fois, la procédure existe si les lignes aériennes veulent bien s'en servir.

[Texte]

reviewed annually by the CTC, and there is, as I say, a subsidy paid now on both those lines.

Mr. Thomas (Moncton): The complaint we got through Labrador and the North and Quebec is certainly not peculiar to that area; we get it all through the Maritime Provinces. There is a great deal of dissatisfaction with the poor scheduling of Air Canada between cities in the Maritimes. For example, to fly from Moncton to Ottawa you might as well take the train because there is just no effective service. How does one protest this? They come to me or they come to a member.

Mr. Jamieson: In the case of Air Canada there will be an occasion when the president and the officers of Air Canada will appear before this Committee and historically, I think, this is the forum in which these representations have been made. I may say that I have talked to Air Canada about this because I have had the same frustrations with scheduling. I am satisfied that the airline is now making a very real effort to try to improve it. However, I think you could get the specific answers when the Air Canada people are here.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. Thomas (Moncton): I am not through.

The Chairman: Do not speak too long.

Mr. Thomas (Moncton): No, I have other questions.

The Chairman: All right. Would you finish, Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): The balance of my questions are not on air service, they get down to the ground again.

Mr. Corbin: Mr. Thomas, would you allow me to put in a supplementary to your line of questioning?

Mr. Thomas (Moncton): Certainly.

The Chairman: Mr. Corbin, I just cut off Mr. McGrath there.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I will carry on with the other questions now if you want me to, but if you want to continue...

The Chairman: Carry on with your questions, Mr. Thomas.

[Interprétation]

Les conditions sont revues chaque année par la CCT et comme je l'ai dit, une subvention est déjà versée aux deux lignes.

M. Thomas (Moncton): La plainte que nous avons reçue du Labrador, du Nord et du Québec ne se limite pas à cette région; nous l'avons reçue des provinces maritimes aussi. Il y a beaucoup de mécontentement au sujet de l'horaire d'Air Canada entre certaines villes des Maritimes et par exemple, pour venir de Moncton à Ottawa, aussi bien prendre le train car le service n'est absolument pas efficace. Comment voulez-vous protester contre ceci? Les gens viennent me voir ou ils vont voir un autre député.

M. Jamieson: Dans le cas d'Air Canada, quand le président et les fonctionnaires d'Air Canada comparaitront devant le Comité, vous aurez l'occasion de vous plaindre. Dans le passé, je crois, le Comité a toujours été une sorte de tribune où l'on pouvait exposer ses griefs. Je dois dire que j'ai déjà parlé à Air Canada à ce sujet, car j'ai eu les mêmes problèmes d'horaire. Je suis tout à fait satisfait de leurs services maintenant car ils essaient vraiment d'améliorer l'horaire, mais à mon avis le meilleur moment pour obtenir des réponses précises sera lorsque les fonctionnaires d'Air Canada comparaitront devant le Comité.

Le président: Monsieur McGrath.

M. Thomas (Moncton): Je n'ai pas terminé.

Le président: Ne parlez pas trop longtemps.

M. Thomas (Moncton): J'ai d'autres questions à poser.

Le président: Très bien. Voulez-vous terminer dans ce cas-là, monsieur Thomas?

M. Thomas (Moncton): Mes autres questions n'ont pas rapport au service aérien; elles ont trait au sol, de nouveau.

M. Corbin: Monsieur Thomas, est-ce que je pourrais vous poser une question supplémentaire dans la même ligne?

M. Thomas (Moncton): Certainement.

Le président: Monsieur Corbin, je viens de demander à M. McGrath d'arrêter.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'aimerais continuer à poser mes questions maintenant, mais si vous voulez que j'arrête...

Le président: Continuez vos questions, monsieur Thomas.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): The other representations that came to us in almost every brief—and here again I think it is a misconception—there was a general feeling with these organizations that they should be brought within the scope of Bill C-207.

We, in the Committee, did our best to explain the reasons you had pointed out to us in the House why you did not bring the North Shore or that area in at the time; however, I will not go into that. I tried to point out to these people that some of these provisions in Bill C-207 are illusory anyway. They do not bring the relief that you think may be forthcoming when you first read the Bill. For example, they are only paid, as we know, to that portion of the shipment within the select territory. So instead of 30 per cent it might amount to only 2 or 3 per cent. However, the thing that is bothering me now, I am wondering about your timetable for bringing in the provisions of the Bill; for example, the provisions under Section 6? Have any subsidies been paid to date?

Mr. Jamieson: The federal provincial committee has been formed and has had one, if not two meetings. I am expecting they will make some specific recommendations quite soon because the onus is on them to move quickly. It is totally dominated by the Atlantic Provinces representatives. We only have I think one person on it. As soon as recommendations come forward, then they will certainly be implemented.

I have asked the federal representative on the committee, talking about the Labrador region, to take a look at the feasibility of applying the provisions of this in some way or other, for example, to air and to water transport, because I think these would be of considerable benefit. As soon as I get recommendations from this committee on that, as I indicated in the House when Bill C-207 was going through, we will put them in on an ad hoc basis. In other words, we are not going to wait for a package of recommendations. If they come forward with one or two or three and they are practical, then we will do it right away.

Mr. Thomas (Moncton): This is what was bothering me, Mr. Jamieson. I have your reply to my inquiry with reference to the Atlantic region transportation federal provincial committee and while I admit you answered my questions still, have any decisions been made? "No." Have any meetings been held? "Yes." I understand they held one

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Les autres instances que nous avons reçues dans presque tous les mémoires—encore une fois, il s'agissait d'un malentendu—nous laissaient croire qu'il existait un sentiment général à l'effet que ces organisations devraient relever du bill C-207.

Nous, du Comité, avons fait de notre mieux pour expliquer pourquoi la Côte-Nord n'avait pas été incluse à ce moment-là; je n'entrerai pas dans les détails, maintenant. J'ai essayé d'expliquer à ces gens que certaines dispositions du bill C-207 sont illusoire, de toutes façons. Elles sont loin d'être aussi encourageantes qu'on peut le croire après une première lecture du bill. Les subventions, par exemple, ne représentent qu'une certaine fraction du montant des marchandises livrées dans le territoire choisi. En fait, au lieu de représenter 30 p. 100, bien souvent elles ne valent que 2 ou 3 p. 100 du montant global. Ce qui me préoccupe toutefois, c'est de savoir quand vous allez mettre en vigueur les dispositions du bill. Par exemple est-ce que des subventions ont été payées jusqu'à maintenant en vertu de l'article 6?

M. Jamieson: Le Comité fédéral-provincial vient d'être formé et n'a tenu qu'une réunion ou deux. Je m'attends à ce qu'il formule des recommandations précises très bientôt, car on leur a demandé d'agir très rapidement. Évidemment, les représentants des provinces Maritimes sont les plus nombreux. Nous n'avons qu'un seul représentant. Du moment que les recommandations nous seront formulées, elles seront mises en vigueur. J'ai demandé au représentant fédéral à ce Comité, en parlant justement de la région du Labrador, d'examiner la possibilité d'appliquer les dispositions d'une façon ou d'une autre au transport aérien et maritime, car je crois qu'il y aurait là de nombreux avantages. Du moment que j'aurai une recommandation du Comité sur ce sujet, comme je l'ai dit à la Chambre lorsque le bill C-207 a été adopté, nous les mettrons en vigueur immédiatement. Nous n'attendrons pas d'avoir obtenu toutes les recommandations avant d'agir. Dès que nous aurons une recommandation pratique, nous la mettrons en vigueur.

M. Thomas (Moncton): Voilà ce qui me préoccupait, monsieur le ministre. Vous avez répondu à ma question au sujet du transport dans la région de l'Atlantique mais avez-vous pris aucune décision? Non. Y a-t-il eu des réunions? Oui. Je crois comprendre qu'une seule réunion a eu lieu. Le Comité a été établi le 2 septembre et il n'a tenu qu'une seule

[Texte]

meeting. This has been established since September 2 and they have only held one meeting. When are these people going to make a report if they do not even meet?

• 1225

Mr. Jamieson: With the greatest respect I have to say that this is a matter for the provinces themselves. This was what they asked for after all. This was the basis of their request, that they have a say in how this money should be handled and how it should be distributed and they would make the recommendations on transportation matters generally. To the extent that it is in our power to do so, we can certainly initiate another meeting and speed them up, but it is for the provinces themselves really to get behind this.

Mr. Thomas (Moncton): The question I asked originally: Have any subsidies actually been paid?

Mr. Jamieson: You mean under Bill C-207?

Mr. Thomas (Moncton): Yes.

Mr. Jamieson: No, not to my knowledge because they would have to have been with my approval and I have not seen them.

Mr. Thomas (Moncton): This is where I say the thing is an illusion because the only way a person can get a subsidy is from moneys that have been saved on the reduction of other subsidies. Until such time as some decision is made to reduce present subsidies, how can you grant any new assistance?

Mr. Jamieson: Let me qualify what I said a moment ago. I am assuming you are talking about subsidies on the basis of recommendations by this Committee. On the other, of course, the 30 per cent on trucking has been paid and is being paid and has resulted, as I believe you know, in a quite significant reduction in some of the rates on outgoing traffic from the Atlantic Provinces. Again let me say that I will ask him—in so far as the federal representative is concerned—to initiate and speed up the meetings. However, the provinces themselves asked for this right to make recommendations and as soon as we get them—the sooner the better as far as I am concerned.

Mr. Thomas (Moncton): My understanding was, or at least the inference I took from your statement in the House in replies to questions, was that you were not making any changes until a whole comprehensive new transportation policy was formulated. Shortly after that the freeze was lifted. Now since that freeze was lifted, rates have gone up and...

21166—91

[Interprétation]

réunion. Quand les membres feront-ils rapport s'ils ne se rencontrent jamais?

M. Jamieson: Je crois qu'il s'agit d'une question qui relève des provinces elles-mêmes. C'est ce qu'elles ont demandé après tout. Elles ont voulu avoir leur mot à dire sur la question de la répartition de l'argent et des recommandations relatives aux transports en général. Dans la mesure où c'est possible pour nous de le faire, nous pourrions peut-être réclamer une autre réunion pour essayer de hâter les choses, mais, en fait, cela relève des provinces.

M. Thomas (Moncton): La question que j'avais posée d'abord, c'était; est-ce qu'il y a vraiment eu des subventions?

M. Jamieson: En vertu du Bill C-207?

M. Thomas (Moncton): Oui.

M. Jamieson: Non, pas à ma connaissance, car j'aurais dû les approuver.

M. Thomas (Moncton): C'est là que je prétends que c'est illusoire, car la seule façon d'obtenir une subvention, c'est de réduire d'autres subventions. Et jusqu'à ce qu'il y ait une décision prise en vue de la réduction des subventions actuelles, comment pouvez-vous donner une aide nouvelle?

M. Jamieson: Permettez-moi d'expliquer ce que j'ai dit tantôt. J'imagine que vous parlez des subventions qui doivent être approuvées par ce Comité, car pour ce qui est des 30 p. 100 pour le camionnage, il a déjà été payé, se paie toujours et a amené une réduction sensible des tarifs de transport en provenance des provinces de l'Atlantique. Encore une fois, permettez-moi d'ajouter que je demanderai au représentant fédéral du moins, de hâter les réunions. Les provinces toutefois ont elles-mêmes demandé ce droit de formuler leurs recommandations. Plus nous les aurons rapidement, mieux ce sera à mon sens.

M. Thomas (Moncton): Si j'ai bien compris, ou du moins si j'ai bien compris votre déclaration à la Chambre en réponse à des questions qui ont été posées, j'avais l'impression que vous ne feriez aucun changement jusqu'à ce que soit adoptée toute une nouvelle politique du transport. Peu après, le gel a été levé. Maintenant les taux ont augmenté.

[Text]

Mr. Jamieson: What rates?

Mr. Thomas (Moncton): Quite a few rates actually. Now people are saying that they have taken off the freeze but they have raised their rates and we are worse off than we were before. Yes, we have Bill C-207, but it cannot be implemented because...

Mr. Jamieson: No. With respect, I think you are confining this Bill 207. The only thing that has not been implemented is what the provinces themselves asked for. In so far as it was within our authority, the subsidy on trucking was put into effect because that was entirely within our responsibility.

You may remember that the representation of the Atlantic Provinces was that we should establish a committee, which we did, and that this committee then would in fact suggest to us how any savings that were made on the one hand should be imposed.

I also gave them the full authority in a sense to examine all other aspects of subsidies and to suggest ways in which these might be changed. For example, we did not alter the MFRA on movements within the Atlantic Provinces. That remains as it was before. I did say to them that if they had some suggestions to make on a more efficient employment of those funds, that we would be glad to consider them, too. I repeat that we have not had those specific recommendations from this committee as yet. It might be unreasonable to expect them incidentally, you know, because...

Mr. Thomas (Moncton): As a federal Minister have you not given them any timetable?

Mr. Jamieson: No, because it is a continuing thing. I made that very clear, in fact, on the basis of recommendations, I believe, by one of the opposition members. Rather than say we had to have a whole package of recommendations before we would act, I undertook to say that as each recommendation of this committee came forward, we would consider it, one by one, or in groups, or however they want to do it. The alternative would have been to sit around and wait for perhaps a year or a year and a half.

• 1230

Mr. Thomas (Moncton): I think my final question bears pretty directly on what we are talking about. The fact is a remote area, because of its distance from the market and so on is being penalized by higher costs.

[Interpretation]

M. Jamieson: Quels taux?

M. Thomas (Moncton): Les taux de transport. Plusieurs taux effectivement. Et maintenant, les gens se disent: Le gel a été éliminé, les taux ont augmenté et nous sommes en pire posture qu'auparavant. Bien sûr, nous avons le bill C-207, mais on ne peut le mettre en application, parce que...

M. Jamieson: Sauf votre respect, je crois que vous limitez le bill C-207 un peu trop. La seule chose qui n'a pas été mise en vigueur, c'est ce que les provinces ont demandé. Pour ce qui relevait de notre autorité, la subvention au camionnage a été mise en vigueur car cela relevait exclusivement de notre responsabilité.

Vous vous souviendrez peut-être que les instances formulées par les provinces de l'Atlantique étaient à l'effet que nous établissons un Comité, ce que nous avons fait, et que ce Comité alors nous suggérerait comment les épargnes faites d'une part, pourraient être distribuées d'autre part.

Je leur ai donné pleine autorité pour examiner tous les autres aspects des subventions et suggérer des façons de les changer. Par exemple, nous n'avons pas changé la Loi sur le transport des marchandises dans les Maritimes, pour ce qui était des denrées qui demeureraient dans les Maritimes, mais je leur ai dit que s'ils avaient des suggestions quant à un emploi plus efficace de ces fonds, nous serions heureux de les considérer. Je répète que nous n'avons pas encore reçu de recommandations précises de la part de ce Comité. Il serait peut-être déraisonnable de s'y attendre d'ailleurs.

M. Thomas (Moncton): A titre de ministre fédéral, ne vous a-t-on pas communiqué une date quelconque?

M. Jamieson: Non, parce que c'est un Comité permanent. Je l'ai établi clairement. Selon les recommandations formulées par un des députés de l'Opposition, plutôt que de dire qu'il faudrait tout un ensemble de recommandations avant d'agir, je me suis engagé à dire qu'au fur et à mesure que chaque recommandation nous serait formulée nous l'étudierions seule ou prise dans un groupe selon leur bon désir. L'alternative aurait été d'attendre un an ou un an et demi.

M. Thomas (Moncton): Cette dernière question se rattache directement à ce dont nous parlons. Vu leur éloignement des marchés, les régions éloignées sont ainsi pénalisées par des coûts plus élevés.

[Texte]

Now I understand, for example, that Clarke Steamship Services are now being subsidized on what they haul to Newfoundland and I guess they go down the St. Lawrence River somewhere, too. Even though they receive the subsidy, they have raised their rates. By the same token, pool-car operators to the mainland Maritime points have reduced their rates as the pool-car operator rates to Newfoundland went up. I cannot quite understand, the whole thing does not seem to jibe. Here we have lifted the freeze with the ostensible purpose of reducing costs to the consignee. Instead of that, you lift the freeze and the rates go up. So here again instead of these people in this area we are talking about getting lower rates they are paying higher rates. Why should the rates for the mainland go down and the rates to Newfoundland go up?

Mr. Jamieson: I think the short answer is, of course, that they would have gone up even higher and more if it had not been for the water subsidy that was provided. We are paying—this was part of the package which I introduced at the time of Bill C-207 and which did not get very much attention—\$7 a ton on all freight into Corner Brook and St. John's carried by Clarke. This made a very considerable difference.

If we had not paid the \$7 a ton then the rate would have gone up even more. In other words it would have been whatever it was plus an extra \$7. So this was part of the over-all package, as I described it, at the time that Bill C-207 was brought in.

What we are really questioning here is the whole concept of course of compensatory rates and competition. The biggest pressure that I had to do with was done in Bill C-207 came, as I suspect you know, from the trucking industry within your own province, within the Province of New Brunswick and within the Atlantic Provinces generally.

I welcome this opportunity to say that in my statement in introducing Bill C-207 I indicated that part of the over-all arrangement was in fact to lift the freeze because if you did not do that, if that was not done as part of this over-all rationalization of the rate structure, you would have again a completely artificial situation.

It is my judgment, and I think it is supported by the experts in the field, that by doing it in this fashion and by putting the truckers under this and by giving the provinces the ability to make these recommendations that I have outlined, the end result of all this will not necessarily be lower rates, because everything is going up—I think this is a general

[Interprétation]

Si je comprends bien, par exemple, le *Clarke Steamship Service* a été subventionné pour ce qu'il transporte jusqu'à Terre-Neuve et le long du Saint-Laurent aussi. Même s'ils ont cette subvention, ils ont augmenté leurs taux; par la même occasion des opérateurs de gares de triage dans les Maritimes ont réduit leurs taux, alors qu'à Terre-Neuve, ils les augmentaient. Je ne comprends pas tout à fait comment toute cette affaire fonctionne. Nous avons bloqué ce gel en vue de réduire les frais du destinataire mais le résultat n'est pas celui auquel on s'attendait.

Une fois de plus les personnes situées dans les régions dont nous parlons, plutôt que d'avoir un tarif diminué paient un tarif plus élevé. Pourquoi le taux au continent devrait-il baisser et celui vers Terre-Neuve augmenter?

M. Jamieson: Je pense qu'ils auraient augmenté encore plus si ce n'avait été des subventions maritimes qui ont été assurées. Bien sûr, nous payons, mais cela fait partie de l'ensemble que j'ai présenté au moment de l'étude du projet de loi C-207 et qui n'a pas vraiment retenu l'attention des gens. Nous payons 7 dollars la tonne pour tout transport de Clarke à Corner Brook et Saint-Jean.

Les taux auraient toutefois été encore plus élevés, si nous n'avions pas payé ces 7 dollars; en d'autres termes, nous aurions eu à payer un montant donné et 7 dollars en plus. Cela fait donc partie de l'ensemble, comme je l'ai décrit au moment où nous avons présenté le projet de loi C-207. Nous remettons toutefois en question les concepts de taux compensatoires et de la concurrence. Les plus grandes pressions qui se sont exercées pour le projet de loi C-207 nous sont venues, comme vous le soupçonnez sans doute, de votre propre province et de l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick et aussi dans l'ensemble des provinces de l'Atlantique.

Je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous dire que lorsque j'ai présenté le projet de loi C-207, j'ai spécifié que les dispositions d'ensemble comportaient l'abolition du gel parce que si cela ne faisait pas partie de la rationalisation de la structure des tarifs, une fois de plus vous seriez aux prises avec une situation purement artificielle.

Je pense que les spécialistes appuient ce que je pense quand je procède de la sorte en soumettant ainsi les camionneurs à cette formule et en donnant aux provinces la possibilité de formuler ces recommandations. Comme résultat pratique, il n'y aura pas nécessairement des tarifs moins élevés parce que tout augmente; enfin, vous le savez bien,

[Text]

statement on costs of all operations—but it will at least keep them down considerably more than they would have been kept down in my judgment under any kind of an artificial arrangement.

One other point, incidentally, which I think ought to be borne in mind, having to do with the freeze, was of course that it also has helped Upper Canada industry to compete on an artificial basis with industry based in the Atlantic Provinces. This does not apply to all provinces with equal weight, but what it was really doing was ensuring that a shipper from Central Canada could ship his goods into the Atlantic Provinces to compete with Atlantic Province merchandise at in effect a subsidized rate. So a good deal of it was helping not the Maritimes but Upper Canada.

Mr. Thomas (Moncton): Of course, Mr. Jamieson, you recall that this Committee and the Atlantic Provinces Committee recommended that any subsidies that were provided should be paid to the shipper, the theory being that he would then receive the direct benefit. Do you feel that by paying the subsidies to the carriers that you have accomplished this, or should they go to the shipper.

Mr. Jamieson: No, I certainly do not. I have said, and I repeat now, that ideally it should go to the shipper. And I have said again to the provinces themselves that if they can devise an appropriate method of doing it we will be more than pleased to look at it. The difficulty, again, was that the representations of course that came from the trucking industry were for immediate action, and to devise a scheme of paying it to shippers would have taken considerably longer and would not have brought the benefits as quickly.

I think that, on balance, there is no question in my mind that, first of all, a general subsidy is not the answer—there are many products that do not need to be subsidized or ought not to be subsidized—and, secondly, that the funds really ought to go to the shipper.

Mr. Thomas (Moncton): So our hope then for relief is to get this Committee working a little faster.

Mr. Jamieson: I certainly would recommend that within your own province and so on you put the pressure on the...

Mr. Thomas (Moncton): Is not the Chairman of this Committee a federal appointee?

Mr. Jamieson: Yes, of course.

[Interpretation]

c'est la tendance généralisée du coût de toutes les opérations, mais au moins, cette formule les maintient à un niveau beaucoup plus bas que ce qu'il se serait produit en vertu de toute autre disposition purement artificielle.

En ce qui a trait à ce gel, il ne faut pas oublier bien entendu, qu'il a aussi aidé l'industrie canadienne du Haut-Canada à faire artificiellement concurrence aux industries qui se trouvent dans les provinces de l'Atlantique. Cela ne s'applique pas à toutes les provinces mais permet à l'expéditeur du Canada central d'acheminer ses denrées vers les provinces de l'Atlantique pour faire concurrence aux marchandises de l'Atlantique à un tarif subventionné. Le gel n'a donc pas simplement aidé les Maritimes mais aussi le Haut-Canada.

M. Thomas (Moncton): Bien entendu, monsieur Jamieson, vous vous souvenez que ce comité et le comité des Provinces de l'Atlantique ont recommandé que toutes subventions soient payées à l'expéditeur pour qu'il puisse en voir les avantages directs. Croyez-vous alors, qu'en payant ces subventions aux transporteurs, vous ayez atteint cet objectif? Devraient-elles plutôt aller à l'expéditeur?

M. Jamieson: Non pas du tout. J'ai dit et je le répète maintenant que les subventions devraient être données à l'expéditeur et j'ai dit aux provinces elles-mêmes, une fois de plus, que si elles peuvent concevoir une formule appropriée et pratique, que nous nous ferons un plaisir de l'étudier. Une difficulté se présentait à vous vu que les instances venues des camionneurs exigeaient une exécution immédiate. Donc, un système contribuant à payer l'expédition aurait exigé beaucoup plus de temps et n'aurait pas amené ces avantages aussi rapidement.

Dans l'ensemble, une subvention générale n'est pas la formule parce que bon nombre de produits n'ont pas besoin d'être subventionnés et ne devraient pas l'être et deuxièmement, l'expéditeur devrait plutôt en être le bénéficiaire.

M. Thomas (Moncton): Notre seul espoir serait de voir ce Comité accélérer ses travaux.

M. Jamieson: Je recommanderais dans votre propre province de faire certaines pressions auprès de...

M. Thomas (Moncton): Le président de ce Comité est désigné par le fédéral?

M. Jamieson: Oui, naturellement.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Can you not put the pressure on him.

• 1235

Mr. Jamieson: I have already agreed that I will do that, but he has to get the submissions and so on from the provinces.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Jamieson.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, most of my questions have already been dealt with. I would like, for my own clarification, to know if a private airstrip for the exclusive use of a private company would have to conform to the same rules and regulations—safety, limitation and so on—as a public carrier?

Mr. Jamieson: Mr. Scott will answer that.

Mr. Scott: The answer is no.

Mr. Crossman: It is a different category?

Mr. Scott: That is right. You can have a private strip and it does not have to be licensed. It is only when there is a requirement for licensing the strip, as when it is used as a public...

Mr. Crossman: ...carrier.

Mr. Scott: Yes.

Mr. Crossman: In the case of airspace, are they now governed from the airstrip, when they take off, by some authority as far as traffic in the air is concerned.

Mr. Scott: No, not necessarily. You can operate, as many private owners do, from their own strip or their own ploughed field, if you like, and a great deal of the air space is uncontrolled, shall I say. You are perfectly free to fly in those areas at your own good judgment.

Mr. Crossman: In starting an airstrip of this kind is it not necessary to ask permission?

Mr. Scott: No. We do get a number of requests though, if it is going to be of any significant undertaking, to give technical assistance and advice.

Mr. Jamieson: Which we are glad to do.

Mr. Crossman: Thank you.

The Chairman: Mr. Corbin.

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous ne pouvez pas exercer une pression auprès de lui?

M. Jamieson: Oui, je me suis engagé à le faire, mais il reste encore aux provinces à faire leurs présentations.

M. Thomas (Moncton): Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Crossman.

M. Crossman: Monsieur le président, on a déjà répondu à la plupart de mes questions, mais je voudrais savoir simplement si une piste privée à l'usage exclusif des sociétés privées devrait se plier aux mêmes règlements et exigences de sécurité ou autres qu'une piste publique.

M. Jamieson: Monsieur Scott.

M. Scott: La réponse est non.

M. Crossman: C'est une toute autre catégorie?

M. Scott: C'est juste. Vous pouvez avoir une piste privée et vous n'avez pas besoin de permis. On exige un permis que si cette piste est utilisée publiquement.

M. Crossman: Si elle sert de terrain pour les transporteurs publics.

M. Scott: C'est juste.

M. Crossman: Pour ce qui est du trafic aérien, la navigation est-elle vraiment contrôlée?

M. Scott: Non, pas nécessairement. Vous pouvez, comme le font bon nombre de propriétaires privés, contrôler à partir d'une piste ou d'un terrain privé mais une grande partie de l'espace aérien n'est pas contrôlé. Vous êtes libre d'aller dans ces régions en suivant votre propre jugement.

M. Crossman: Donc, pour avoir une telle piste, nous n'avons pas besoin de demander l'autorisation du ministère?

M. Scott: Non. Si le projet a une certaine envergure, nous recevons tout de même un certain nombre de demandes en assistance technique et en conseils.

M. Jamieson: On se fait un plaisir de leur donner.

M. Crossman: Merci.

Le président: Monsieur Corbin.

[Text]

Mr. Corbin: I have a comment to add to Mr. Thomas' line of questioning. He mentioned the fact that Quebecair was charging, and indeed it is, a higher rate to fly from Schefferville into Sept Îles than from Sept Îles to Montreal, and I think we all recognize this.

It seems to me that the Quebecair officials also put into the record yesterday that the lower air rate between Sept Îles and Montreal results from competition—we all agree to this—but the higher rates being charged between Schefferville and Sept Îles is due to the fact that they do not always have a full payload as they do between Sept Îles and Montreal. I think that this should be mentioned for the record—not that I want to come to the defence of Quebecair.

Mr. Jamieson, we have had quite a few requests all along our trip on the Quebec North Shore and indeed in certain parts of the vicinity of Quebec City, such as Lévis—I cannot remember the other name...

The Chairman: Baie Comeau?

Mr. Corbin: ...Lauzon and St. Romuald, to extend the trucking subsidy to that area and that appears to me to be a fair request due to the fact that the trucking enterprise in that area has no competition whatsoever. The little competition that they had in past days was primarily from the Maritime transport and that is in the process of being phased out except for the larger items of raw materials.

Would you like to comment at this time with respect to the possibility of extending the trucking subsidies to that area?

Mr. Jamieson: I would want to look at it in considerable detail. It was not a question that I was anticipating so I did not brief myself fully on it.

I do know in a general way that the Maritime Freight Rates Act has not been of the same benefit, let us say, in that portion of Quebec where it applies as elsewhere—for a very obvious reason. As one of the members mentioned, it only applies to the border of the select territory, and of course they are considerably closer to that border and therefore...

• 1240

Mr. Corbin: There has to be a border somewhere.

Mr. Jamieson: There has to be a border and therefore the distances being that much shorter, it really has not had the same impact.

[Interpretation]

M. Corbin: Question complémentaire—je voulais ajouter quelques mots à l'ensemble des questions posées par M. Thomas. Il a dit qu'en réalité, Québec Air exige un taux plus élevé pour aller de Schefferville à Sept-Îles que de Sept-Îles à Montréal. Je pense que nous le savons tous, mais il me semble que les hauts fonctionnaires de Québec Air ont aussi consigné aux comptes rendus hier que le tarif moins élevé entre Sept-Îles et Montréal provient de la concurrence. Nous sommes tous d'accord là-dessus, mais le taux plus élevé exigé de Schefferville à Sept-Îles est attribuable au fait qu'ils n'ont pas toujours un avion plein de passagers, comme c'est le cas entre Schefferville et Montréal. Cela doit être consigné aux comptes rendus—non pas que je veux me porter à la défense de Québec Air, non—mais je pense qu'il est bon de consigner cela aux comptes rendus.

Alors, monsieur le ministre, nous avons reçu tout un ensemble de demandes au cours de notre voyage le long de la Côte Nord et même dans certaines régions de Québec, comme à Lévis, je ne me souviens pas de l'autre endroit...

Le président: Baie Comeau?

M. Corbin: ...Lauzon et St-Romuald pour étendre la subvention pour le transport à cette région. Cette demande me semble tout à fait justifiée vu que l'entreprise de camionnage dans cette région ne doit faire face à aucune concurrence. Le très peu de concurrence qu'ils ont eue venait du transport maritime, laquelle est en voie de disparition sauf pour le transport des matières premières aussi.

Voulez-vous faire des commentaires quant aux possibilités de donner ces subventions à cette région?

M. Jamieson: Je voudrais étudier la question en détail. Comme je ne prévoyais pas avoir une telle question je ne me suis pas renseigné pleinement là-dessus.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne fut pas aussi avantageuse, dans cette région du Québec ou cela s'applique comme ailleurs pour des raisons bien évidentes. Comme quelqu'un l'a déjà dit, cela ne s'applique qu'aux frontières de ce territoire désigné...

M. Corbin: Il faut établir une frontière.

M. Jamieson: Il faut en établir une, et par conséquent, comme le parcours est moins long, cela n'a pas le même impact.

[Texte]

I would prefer, with your permission, to take a look at this and to provide the Committee with some information later as to just what the likely effects would be of it. My recollection is that when we looked at it in terms of Bill No. C-207, the conclusion was that it really would not make all that much difference, but I confess that I do not know what the rationale for that was at that time.

Mr. Corbin: You say it would not make that much difference—if the subsidy was extended to...

Mr. Jamieson: That is right, or that the select territory was changed. To that part of Quebec that is within the select territory, of course, this does apply. What you are requesting or proposing is that the boundaries of the select territory be altered.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Jamieson: My recollection is a bit hazy, but the point is, to use your expression, that you have to put a boundary somewhere. Now, if you start to expand, at what point do you stop? I think that is the basis of the problem.

Mr. Corbin: There was also the matter of one of the CTC officials who interpreted the Act to the effect that these outlying areas around Lévis were included.

Mr. Jamieson: It may be and if they are, as I said, we will be glad to take a look at it. I will try to get you a more definitive answer.

Mr. Corbin: I think that would be helpful in guiding us to some conclusion.

Mr. Jamieson: Yes, I am sorry I do not have it more specifically at hand right now.

The Chairman: I want to remind the hon. members that Mr. Jamieson was not prepared because our motion this morning did not mention any of those things.

Mr. Corbin: I am sorry, Mr. Chairman.

Mr. Jamieson: I have no objection at all; it is just that I prefer to be more specific.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary, Mr. Chairman? You did rule me out a few minutes ago.

The Chairman: No, I did not rule you out, Mr. McGrath. Would you let Mr. Guay have the floor and I will come back to you right after.

[Interprétation]

Avec votre autorisation, je vais jeter un coup d'œil là-dessus et en expliquer ensuite au Comité les conséquences possibles. Lorsque nous avons vu cela dans le cadre du projet de loi C-207, il en a résulté que ça ne faisait pas tellement de différence mais je ne sais pas sur quoi ils se sont basés pour en arriver à une telle conclusion.

M. Corbin: Il n'y aurait pas tellement de différence si cette subvention était donnée à cette région.

M. Jamieson: C'est juste, si le territoire désigné était modifié. Pour cette région du Québec qui se trouve dans le territoire désigné on peut appliquer cette formule. Ce que vous proposez, c'est que les frontières du territoire désigné dans le Québec soient modifiées.

M. Corbin: Oui.

M. Jamieson: Si je me souviens bien, et selon votre expression il nous faut établir une frontière. Cependant, si nous commençons l'expansion, où nous arrêterons-nous? Tout le problème est là.

M. Corbin: Il n'y aurait pas tellement de la CCT a aussi interprété la Loi pour nous dire qu'en réalité ces régions périphériques de Lévis étaient incluses.

M. Jamieson: Il se peut et je me ferais un plaisir de voir ce qu'il en est. Je vais essayer de vous fournir une réponse plus précise.

M. Corbin: Vous nous seriez d'une aide précieuse.

M. Jamieson: Je m'excuse de ne pas avoir de renseignements plus précis maintenant.

Le président: Je voudrais rappeler aux honorables députés que M. Jamieson n'était pas préparé pour répondre à ces questions ce matin. Ce n'était pas prévu dans notre mandat.

M. Corbin: Je le regrette, monsieur le président.

M. Jamieson: Je ne m'y oppose pas du tout, mais je préfère aller au fond du problème.

M. McGrath: Puis-je poser une question complémentaire, monsieur le président, vous m'avez rappelé au Règlement il y a quelques minutes?

Le président: Je ne vous ai pas enlevé la parole monsieur McGrath. Pourriez-vous laisser M. Guay poser sa question? Vous pourriez parler ensuite.

[Text]

Mr. McGrath: Anything for you, Mr. Chairman.

The Chairman: You are very kind, Mr. McGrath.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur McGrath. Monsieur le président, je connais assez bien cette région étant donné que j'en suis le député. M. Corbin a soulevé une question qui m'intéresse énormément parce que je continue à recevoir de nombreuses lettres à ce sujet. Je pense que le Bill C-207 visait à aider l'industrie en général, et pas seulement le transport.

Or, la nouvelle loi vise une région où il n'y a que deux ou trois entreprises industrielles, alors qu'à environ un mille de cette région, il y a un centre industriel qui en groupe au delà de 50. Et ça, je pense qu'il faut en tenir compte. On avait limité la région à une route; par la suite, monsieur le ministre, les gens de la région ont demandé au Comité qu'on désigne plutôt la rivière, qui est une limite beaucoup plus naturelle.

Mr. Jamieson: Yes. I will certainly take a look to see if this can be defined more precisely. I think, however, that the point I made earlier is valid in this case too, and that is that the subsidy is paid only to the border of the territory so that if a town is, say, one mile inside the designated area, it would only apply on that one mile; it would not apply on a shipment, say, from there to Montreal, but only within the select territory. So it may be that it is not really as valuable as it might appear. But, as I said earlier, Mr. Chairman, I will undertake to look into it and to give you a reply.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I just have one question relating to the Air Transport Committee and I ask it to the Minister in his capacity as a minister who answers to Parliament for the Canadian Transport Commission. It is one that is the cause of a great deal of concern.

My question is this: how, in your opinion, Mr. Minister, can the Air Transport Committee of the CTC carry out its function under the Act in light of the fact that the Air Transport Association—perhaps my terminology is not correct—has at its recent meeting in Montreal voted non-confidence in the Committee? This seems to me to be a very serious matter. How can this Air Transport Committee function if the very body over whom they preside and enforce regulations has no confidence in them?

[Interpretation]

M. McGrath: Je suis prêt à tout pour vous, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McGrath.

Mr. Guay (Lévis): Thank you very much, Mr. McGrath. Mr. Chairman, this is a region that I know fairly well as I am the member representing that region. Mr. Corbin put a question in which I am highly interested because I am still receiving a lot of letters about this.—I think that Bill C-207 was there in order to help the industry in general, not only transportation.

The new legislation concerns an area which has only two or three industries; one mile from there, there is an industrial centre where there are more than 50 industries. And I believe that we have to take that into account. A road was set as the boundary; afterwards, the people of that area asked the Committee to designate the river, which is more natural, as a boundary.

M. Jamieson: Oui, je verrai si on ne peut pas en faire une division plus claire. Dans ce cas-ci comme dans l'autre, la subvention est payée seulement à la frontière du territoire. Si donc une ville se trouve à un mille à l'intérieur de la région désignée, la subvention ne sera pas versée, pour cette expédition de là à Montréal mais seulement pour la distance à l'intérieur du territoire choisi. Il se peut que ce ne soit pas aussi avantageux que cela semblerait, mais comme je l'ai dit plus tôt, je vous fournirai une réponse précise.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, j'en aurais qu'une question à poser pour ce qui est du Comité de transport aérien. Je voudrais demander au ministre une question qui cause beaucoup d'inquiétude. C'est en sa qualité de ministre comptable au Parlement pour la Commission canadienne des transports que je vais lui poser cette question. Comment, alors, à votre avis, monsieur le ministre, le Comité du transport aérien de la CCT peut-il assumer ses fonctions en vertu des dispositions de la Loi, si l'Association du transport aérien—mon expression n'est peut-être pas juste—si au cours de cette réunion à Montréal on a voté une motion de défiance dans le Comité? Comment ce Comité de transport aérien peut-il fonctionner si l'organisme qu'il préside n'en a pas confiance?

[Texte]

• 1245

Mr. Jamieson: As you quite properly say, this question probably would be answered more fully for you by either the Chairman of the CTC or by the head of ATC, but let me tell you what I have done in this connection. I was at the meeting of the ATA when this resolution was passed. I think that I will not be challenged by them when I say that while there is no question that it was a fully legal, constitutionally correct resolution, it did not necessarily reflect, shall I say, the views of the whole group. That is the number one thing. I think there was a good deal of legitimate frustration, however, and the reason for it is not entirely the ATC's fault or even largely the ATC's fault. You may know that there was a Supreme Court ruling which questioned their competence, and to make sure that they did have the competence, an amendment had to be put through and so on, and this has brought a certain amount of delay.

I have talked this over with representatives of the ATC and I am in a position to tell you that if it has not been done already, an invitation will, in fact, go to the Association inviting them not only to sit down with the Commission and to examine the areas of potential and real conflict, but also to enlist their assistance in an effort to see how this process can be speeded up. In other words, there is first of all a recognition that there is this problem; secondly, there is a willingness to hear what the ATA have to say on the matter and to get their help to bring about a system which is more in line with what they want. But I think that it results primarily from this challenge that was made to the ATC's authority, which held up a lot of the regulatory work and...

Mr. McGrath: Is a reorganization of the Air Transport Committee contemplated?

Mr. Jamieson: No, I do not think that in that sense we would be contemplating a reorganization, other than to say that through this process we are hoping that it will become more efficient and responsive. I can say to you that I have met with the President of the ATA, who has—I think it is fair to say—expressed dissatisfaction with the steps that have been taken. I would hope that before too long they would be willing to state publicly that the situation has been improved.

The Chairman: Mr. MacEwan.

Mr. MacEwan: I have a couple of short questions, Mr. Chairman. I would like to ask the Minister and Mr. Scott about the subsidy

[Interprétation]

M. Jamieson: Comme vous le dites, de façon tout à fait juste, le président de la CCT ou de l'ATA pourrait mieux y répondre, sans doute. J'ai assisté à la réunion de l'Association lorsque cette résolution a été adoptée. Je crois qu'ils ne s'opposent pas à ce que je dise que cette résolution tout en étant tout à fait juste sur le plan constitutionnel ou de la procédure, ne représentait pas nécessairement le point de vue de l'ensemble du groupe. Je pense qu'il y avait une certaine frustration légitime, tout de même, et ce n'est pas essentiellement la faute de l'ATA. Vous savez sans doute qu'il y a eu une décision de la Cour suprême qui mettait en doute leur compétence. Et alors, comme on voulait s'assurer qu'ils avaient cette compétence, il a fallu apporter cet amendement, ce qui a entraîné un certain retard.

J'en ai parlé avec les représentants de l'ATA et maintenant je suis en mesure de vous dire que si cela n'a pas encore été fait, on invitera l'Association non simplement à rencontrer la Commission et à étudier ces secteurs de conflits réels et possibles, mais à essayer de voir comment on peut accélérer ce processus. En d'autres termes, on reconnaît ce problème. Deuxièmement, on est prêt à entendre les commentaires de l'ATA là-dessus, et ensuite on tente d'avoir un régime qui serait plus conforme à ce qu'ils désirent. Je pense que ces résultats découlent principalement du défi posé auprès de l'autorité.

M. McGrath: La réorganisation du Comité de transport aérien est-elle envisagée?

M. Jamieson: Non, pas dans ce sens. On ne songerait pas à faire une telle réorganisation, sauf peut-être pour vous dire que par ce processus nous espérons qu'il devienne plus efficace et plus responsable. Je puis ajouter que j'ai rencontré le président de ce Comité, qui se dit insatisfait des dispositions qui ont été prises. Et j'ose espérer que d'ici peu ils seront prêts à dire en public que la situation s'est améliorée.

Le président: Monsieur MacEwan.

M. MacEwan: J'aurais quelques brèves questions à vous poser. Je voudrais demander au ministre et à M. Scott ce qu'il en est des

[Text]

being paid to Eastern Provincial Airways. Is that based on the runs, or just how is it computed? Do they have any idea?

Mr. Jamieson: It is devised, of course, by the CTC, but Mr. Scott may be in possession of the details; I am not sure myself.

Mr. Scott: I do not have the details of it, Mr. MacEwan, but I would be glad to get them for you from the CTC.

Mr. MacEwan: Would you do that, please?

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. MacEwan: Fine. Finally, I noted what the Minister said in his remarks about the new regional air policy and so on. Eastern Provincial Airways now have the jet service through Halifax to Charlottetown and so on, and from talking with a number of people I think it is working out very well.

Does the Minister think it is fair that a company such as this, which is given a much better run and a more lucrative run, should almost immediately, after being allowed to carry out this service, make application—almost at the same time—to cut out a service which serves an area—the Glasgow area, the Pictou County area—of 50,000 people and with the possibility that in the future it could become self-supporting? If the regional air policy is, as I took it—I do not have the statement here—to give Canadians better air service and so on, does he think it fair that this company should be permitted to do this at this time?

Mr. Jamieson: I am sure Mr. MacEwan appreciates, since he himself indicated a few moments ago that I will probably be getting an appeal on this matter, that it would not be appropriate for me to prejudge it before I get the appeal.

Mr. MacEwan: That is fair enough.

Mr. Jamieson: But may I make this comment in a general way so that I will not appear to be avoiding the question. I think we are having a real problem in Canada—there is no question about it—on the matter of the short-haul traffic from relatively small points. It does appear that in anything under about 300 miles—a distance anywhere under about 300 miles—it is extremely difficult for any air service to function in competition with other modes, and particularly with automobile traffic.

[Interpretation]

subventions payées à la *Eastern Provincial Airways*? Est-ce fondé sur les vols? Enfin, comment en fait-on le calcul? Comment procèdent-ils?

M. Jamieson: C'est mis au point par la Société, mais M. Scott serait peut-être mieux en mesure de vous en donner les détails.

M. Scott: Je n'en ai pas les détails, mais je vous les fournirai.

M. MacEwan: Auriez-vous cette obligeance?

M. Jamieson: Oui.

M. MacEwan: Je sais ce que le ministre a dit au cours de ses observations quant à la nouvelle politique aérienne sur le plan régional. Le EPA a maintenant un service de réactés à Halifax, Charlottetown et ainsi de suite. J'ai parlé à un certain nombre de personnes et je pense que ce service donne de bons résultats.

Le ministre croit-il qu'il soit juste qu'une société comme celle-là qui a de meilleurs vols et des vols plus lucratifs, puisse immédiatement après être autorisée à assurer ces services, présenter une demande à peu près en même temps pour discontinuer un service qui dessert la région de Glasgow, de Pictou de 50,000 habitants quand on sait qu'à l'avenir cela pourrait devenir une région qui serait en mesure de faire ses frais? Quant à cette politique régionale aérienne—je n'ai pas la déclaration ici—mais je pense qu'elle entend donner un meilleur service aérien aux Canadiens. Croyez-vous qu'il soit juste de permettre à cette Compagnie de procéder ainsi maintenant?

M. Jamieson: Je suis sûr que M. MacEwan s'en rend compte vu qu'il l'a indiqué lui-même il y a quelques instants, il y aura un appel à cet égard. Donc, je ne peux préjuger de cette question avant d'être saisi de cet appel.

M. MacEwan: C'est très logique.

M. Jamieson: Est-ce que je pourrais faire des commentaires assez généraux pour ne pas sembler éviter de répondre à votre question. Le Canada doit faire face à un problème véritable pour ce qui est du trafic de petits vols qui parcourent moins de 300 milles. Alors, il est très difficile d'avoir un service aérien qui puisse fonctionner en concurrence avec les autres modes de transport, surtout avec le trafic automobile.

[Texte]

● 1250

The difficulty that always arises on these routes is that you get a lot of representations when a service is cancelled and it makes you wonder, in fact, why there were not more people using the service when it was in being. I think you will find, when the traffic figures are disclosed in these cases, that in many cases planes are only carrying two and three and four passengers on a trip. This is where the problem arises. Can you really expect an airline to go on providing a service when there is so little utilization made of it? And if there is so little utilization being made of it, why all the complaints when it is withdrawn? This is a very difficult thing to try to understand. But on the specific case you mentioned, I certainly will undertake to look at it very, very carefully when it comes to my attention.

Mr. MacEwan: I would appreciate that and I would like to have some particulars on the matter of subsidies, if I might.

Mr. Jamieson: Yes, by all means.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Peddle?

Mr. Peddle: I have a final question. I want to get back to this safety business at Wabush and I refer, Mr. Minister, to the report in the *Montreal Gazette* of yesterday's date. It has a headline "Airport at Wabush said inadequate" and certainly the gentleman who made the statement, Mr. Arnold Slangen, did leave the clear impression that it was unsafe and at the end of the item he suggests that had this ILS system been at Wabush the recent tragedy involving the Brinco officials could have been avoided.

Now, Mr. Minister, in view of the fact that this item specifies Wabush would you consider making a statement in which you would specify Wabush rather than just a generalization that all airports are safe, and so on? Would you make a statement aimed at Wabush saying that the facilities there are adequate.

Mr. Jamieson: Of course; let me also add that I understand the gentleman concerned has advised the Department that the particular news item in question was not a fair representation of what he said. I do not know the extent to which he has denied it and this makes my position quite awkward in commenting on it.

I certainly would not want to comment on that portion having to do with the accident, but so far as a general statement with regard to Wabush is concerned I will be more than pleased to prepare something along the lines

[Interprétation]

La difficulté qui se pose toujours le long de ces routes c'est que vous recevez bon nombre d'instances lorsqu'on annule un service et alors vous vous demandez vraiment pourquoi n'y avait-il pas plus de personnes qui avaient recours à ce service lorsqu'il était assuré. Lorsque la statistique du trafic est rendue publique, bien souvent on se rend compte que l'avion n'avait que deux ou trois passagers par vol. Et voilà d'où vient le problème. Peut-on s'attendre à ce qu'une ligne aérienne poursuive toujours ses services lorsqu'on s'en sert si peu? En réalité, si l'on se sert si peu de ces services, alors, pourquoi formuler tant de griefs lorsqu'on les retire? Il est assez difficile de comprendre tout cela. Quant à ce cas bien précis, je m'engage à l'étudier très attentivement lorsqu'on me le signalera.

M. MacEwan: Je vous remercie et je voudrais avoir plus de renseignements sur les subventions.

M. Jamieson: Certainement.

Le président: Vous avez d'autres questions, messieurs? Monsieur Peddle?

M. Peddle: Une dernière question, s'il vous plaît. Monsieur le ministre, je voudrais parler du rapport de la *Gazette* de Montréal où il y a eu une manchette qui s'intitule: «L'aéroport de Wabush est inadéquat». Celui qui a fait la déclaration, M. Arnold Slangen a laissé la nette impression que l'aéroport est dangereux et à la fin, il dit que si l'on avait eu le système ILS à Wabush, on aurait pu éviter la tragédie de Brinco.

Ce que je vous demande, monsieur le ministre, vu qu'ici on spécifie Wabush, si vous pourriez songer à faire une déclaration où vous préciseriez Wabush plutôt que de généraliser simplement, qu'il y a sécurité pour tous les aéroports. Pourriez-vous faire une déclaration plus précise à l'égard de Wabush et dire que les services là sont adéquats?

M. Jamieson: Bien entendu, et permettez-moi d'ajouter aussi que cette personne en cause a dit au ministère que ce communiqué n'était pas une excellente représentation de ce qu'il avait dit. Je ne sais pas jusqu'à quel point il a réfuté, et c'est pourquoi c'est un peu délicat pour moi de commenter maintenant.

Je m'en voudrais de faire des commentaires sur cet article traitant de l'accident, mais pour ce qui est d'une déclaration d'ensemble portant sur Wabush, je me ferai un plaisir de préparer un exposé suivant ce que j'ai dit

[Text]

that I have mentioned this morning and we can make it available to you and make it known publicly.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Then this is the end of the questioning. To the Minister and Mr. Scott I want to express the thanks of the Committee for your assistance this morning.

Mr. Jamieson: May I add just one point? If any of the members of the Committee or the Committee as a group would like a more thorough briefing on our safety procedures and on our whole approach to this matter at the Department at any time, I will be glad to arrange it for them.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

ce matin et de le mettre à votre disposition et même de rendre ces déclarations publiques.

Le président: Vous n'avez pas d'autres questions, messieurs? Alors, nous avons terminé notre période de questions auprès de M. Jamieson et de M. Scott; je vous remercie de nous avoir secondés dans notre travail ce matin.

M. Jamieson: Une seule observation, s'il vous plaît. S'il y a des députés ou l'ensemble du Comité qui aimerait avoir plus de renseignements sur les mesures de sécurité et notre façon de procéder, je me ferai un plaisir de prendre les dispositions voulues au ministère pour les fournir.

Le président: La séance est levée jusqu'à l'appel du président. Merci.

APPENDIX "A"

APPENDICE «A»

WABUSH ENTERPRISES LIMITED

WABUSH ENTERPRISES LIMITED

AIR TERMINAL

TERMINUS AÉRIEN

Annual Operating Statement

Bilan annuel d'exploitation

Revenue.....	24,000.00
Miscellaneous.....	1,000.00
Total Income.....	\$ 25,000.00
Expenses:	
Salaries.....	5,000.00
Maintenance Supplies.....	2,000.00
Maintenance Snow Clearance.....	1,000.00
Insurance.....	1,000.00
Audit and Legal Fee.....	500.00
Bank Charges, Interest on Long Term Loan.....	8,500.00
Heat and Light.....	3,000.00
Depreciation.....	12,850.00
	\$ 33,850.00
Operating Loss.....	\$ 8,850.00

Revenu.....	25,000.00
Divers.....	1,000.00
Revenu total.....	\$ 25,000.00
Dépenses:	
Traitements.....	5,000.00
Fournitures d'entretien.....	2,000.00
Déblaiement de la neige.....	1,000.00
Assurance.....	1,000.00
Frais d'avocats et de vérificateurs.....	500.00
Frais bancaires, intérêt sur prêt à long terme.....	8,500.00
Chauffage et éclairage.....	3,000.00
Dépréciation.....	12,850.00
	\$ 33,850.00
Pertes d'exploitation.....	\$ 8,850.00

WABUSH ENTERPRISES LTD.
I.N. TUCKER

WABUSH ENTERPRISES LIMITED
I N. TUCKER

November 25, 1969.

Le 25 novembre 1969.

WABUSH ENTERPRISES LIMITED

WABUSH ENTERPRISES LIMITED

AIR TERMINAL

TERMINUS AÉRIEN

Original Cost:	
Land.....	5,500.00
Building.....	120,000.00
Furniture and Equipment..	12,000.00
Water Line.....	23,500.00
Pavement-Parking Lot.....	6,000.00
	\$ 167,000.00
Less: Grant—DOT.....	* 44,500.00
	\$ 122,500.00

Coût à l'origine:	
Terrain.....	5,500.00
Édifice.....	120,000.00
Meubles et matériel.....	12,000.00
Aqueduc.....	23,500.00
Pavage-terrain de stationnement.....	6,000.00
	\$ 167,000.00
Moins: Subvention—MT.....	* 44,500.00
	\$ 122,500.00

Maintenance and Repairs:	1967	1968	1969
Building.....	8,403.00	7,533.00	3,504.00
Watermain.....	5,000.00	6,000.00	1,000.00
Major Alterations and Repairs (Interior)			
Current.....			\$ 15,000.00
Less: Amount Charged Tennants.....			15,000.00

Entretien et réparations:	1967	1968	1969
Bâtiment.....	8,403.00	7,533.00	3,504.00
Aqueduc.....	5,000.00	6,000.00	1,000.00
Réparations et améliorations importantes (intérieur)			
En cours.....			\$ 15,000.00
Moins: Somme perçue des locataires.....			15,000.00

WABUSH ENTERPRISES LTD.
I.N. TUCKER

WABUSH ENTERPRISES LIMITED
I. N. TUCKER

November 25, 1969.

Le 25 novembre 1969.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

HOUSE OF COMMONS

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

ON

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

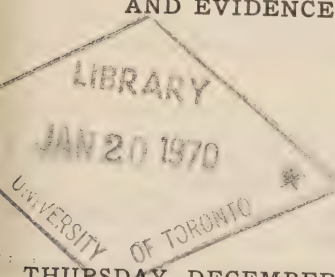
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 3



THURSDAY, DECEMBER 4, 1969
THURSDAY, DECEMBER 11, 1969

LE JEUDI 4 DÉCEMBRE 1969
LE JEUDI 11 DÉCEMBRE 1969

Respecting

Great Slave Lake Line of Railway.

INCLUDING THE SECOND REPORT
TO THE HOUSE.

Concernant le

Chemin de fer du Grand lac des Esclaves.

Y COMPRIS LE DEUXIÈME RAPPORT
À LA CHAMBRE

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
¹ Cadieu (*Meadow Lake*),
Corbin,
Crossman,

H. Pit Lessard
Charles Turner

⁵ Douglas (*Assiniboia*),
⁸ Downey,
Godin,
⁶ Guay (*Lévis*),
Horner,
McGrath,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président:
Vice-président:
et MM.

Portelance,
Pringle,
⁴ Ritchie,
Skoberg,
² Skoreyko,
Trudel, (20)

¹ Mr. Cadieu (*Meadow Lake*) replaced Mr. Howe on December 3, 1969.

² Mr. Skoreyko replaced Mr. Nowlan on December 3, 1969.

³ Mr. Downey replaced Mr. Peddle on December 3, 1969.

⁴ Mr. Ritchie replaced Mr. Thomas (*Moncton*), on December 3, 1969.

⁵ Mr. Douglas (*Assiniboia*) replaced Mr. Guay (*Lévis*), on December 4, 1969.

⁶ Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Duquet, on December 8, 1969.

¹ M. Cadieu (*Meadow Lake*) remplace M. Howe, le 3 décembre 1969.

² M. Skoreyko remplace M. Nowlan, le 3 décembre 1969.

³ M. Downey remplace M. Peddle, le 3 décembre 1969.

⁴ M. Ritchie remplace M. Thomas (*Moncton*), le 3 décembre 1969.

⁵ M. Douglas (*Assiniboia*) remplace M. Guay (*Lévis*), le 4 décembre 1969.

⁶ M. Guay (*Lévis*) remplace M. Duquet, le 8 décembre 1969.

REPORT TO THE HOUSE

THURSDAY, December 11, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Pursuant to its Orders of Reference of Monday June 2, 1969, in the First Session of the 28th Parliament and of Monday November 3, 1969, in the Second Session of the 28th Parliament, your Committee heard representations from Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Company Limited, Krywa Bros. Construction Limited, Lucas Construction and Hatch Construction Limited, with respect to claims arising from their construction contracts for the building of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways.

During these hearings, your Committee heard the five contractors and the officials of the Canadian National Railways.

During the hearings your Committee was confronted with conflicting evidence relating to the problems caused by unexpected weather, difficult terrain, and the use of Clauses 16 and 18 in the Canadian National Railways' construction contract. Considering this conflicting evidence and the technical problems relating to it your Committee recommends the following:

1. That the Minister of Transport establish a one-man enquiry to consider the merits of the claims submitted to this Committee by the Great Slave Lake Railway contractors. The person nominated to conduct the enquiry should be acceptable to both the contractors and the Canadian National Railways and should report to the Minister in confidence so as not to prejudice any future court hearing.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le JEUDI 11 décembre 1969.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément aux ordres de renvoi du lundi 2 juin 1969, au cours de la première session du vingt-huitième Parlement, et du lundi 3 novembre 1969, au cours de la deuxième session du vingt-huitième Parlement, le Comité a entendu M. Peter Rohl, la Ben Ginter Construction Company Limited, La Krywa Bros. Construction Limited, la Lucas Construction et la Hatch Construction Limited, en ce qui concerne leurs réclamations relatives à leur contrat de construction de la ligne de chemin de fer du Grand lac des Esclaves pour les chemins de fer du National-Canadien.

Au cours de ses séances, le Comité a entendu les représentants des cinq entrepreneurs de même que les représentants des chemins de fer du National-Canadien.

Au cours de son enquête, le Comité a été saisi de preuves contradictoires quant aux problèmes causés par la température imprévue, le terrain accidenté et le recours aux articles 16 et 18 du contrat de construction des chemins de fer du National-Canadien. S'appuyant sur ces preuves contradictoires et sur les problèmes techniques y relatifs, le Comité recommande ce qui suit:

1. Que le ministre des Transports désigne un enquêteur pour étudier le bien-fondé des réclamations soumises au Comité par les entrepreneurs qui ont travaillé à la construction de la ligne de chemin de fer du Grand lac des Esclaves. La personne qui sera nommée pour enquêter devra être acceptable à la fois aux entrepreneurs et aux chemins de fer du National-Canadien et devrait soumettre un rapport confidentiel au Ministre afin de ne porter aucun préjudice à toute enquête juridique éventuelle possible.

2. That the Canadian National Railways should review its construction contract with a view to adopting some of the reforms contained in the contracts used by the Department of Transport and the Department of Public Works.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 28, 29 and 30, First Session, 28th Parliament and Issue No. 3, Second Session, 28th Parliament*) is tabled.

Respectfully submitted,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

2. Que les chemins de fer du National-Canadien revisent leur contrat de construction en vue d'y incorporer certaines des modifications maintenant contenues dans les contrats utilisés par le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n° 28, 29 et 30, de la première session du vingt-huitième Parlement et le fascicule n° 3 de la deuxième session du vingt-huitième Parlement*) est déposé.

Respectueusement soumis,
Le président,
H. PIT LESSARD

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, December 4, 1969.
(7)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:05 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Corbin, Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Downey, Duquet, Horner, Lessard (*La Salle*), Portelance, Pringle, Ritchie, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London East*), Trudel—(18).

Other Members present: Messrs. Blouin and Whelan.

The Chairman instructed the Clerk of the Committee to read the First Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure for the meeting held on December 2, 1969.

SUBCOMMITTEE ON AGENDA AND PROCEDURE

TUESDAY, December 2, 1969.

FIRST REPORT

The Subcommittee on Agenda and Procedure of the Standing Committee on Transport and Communications met at 10:00 a.m. this morning. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Horner, Lessard, Pringle, Skoberg, Trudel and Turner (*London East*).

Member also present: Mr. Loisel, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Your Subcommittee has agreed unanimously to the following decisions and recommendations:

1. That consideration of the question dealing with the Great Slave Lake Line of Railway resume on Thursday, December 4, 1969.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 4 décembre 1969.
(7)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit, ce matin, à 11 h 05. Le président, M. H. Pit Lessard occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Cadiau (*Meadow Lake*), Corbin, Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Downey, Duquet, Horner, Lessard (*La-Salle*), Portelance, Pringle, Ritchie, Skoberg, Skoreydo, Turner (*London-Est*), Trudel.—(18)

Autres députés présents: MM. Blouin et Whelan.

Le président demande au greffier du Comité de donner lecture du premier rapport du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, en date du 2 décembre 1969.

SOUS-COMITÉ DE L'ORDRE DU JOUR ET DE LA PROCÉDURE

Le MARDI 2 décembre 1969

PREMIER RAPPORT

Le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure du comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 heures. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Horner, Lessard, Pringle, Skoberg, Trudel et Turner (*London-Est*).

Aussi présents: M. Loisel, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le sous-comité est unanimement d'accord sur les décisions et recommandations qui suivent:

1. Que l'on reprenne l'étude de la ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves, le 4 décembre 1969.

2. That consideration of the question dealing with Bill C-7, Canadian National Railways Financing and Guarantee Act begin on Tuesday, December 9, 1969, provided that the Bill has been deferred at that time.

3. Pursuant to the Order of Reference dated November 20, 1969, authorizing the Committee to examine the subject matter of ground transportation at airports in Canada, your Subcommittee recommends that the following procedure be followed:

(A) That the Committee hear representations by those who will request it, at the City Hall, in Montreal, on Tuesday, Wednesday and Thursday, December 16, 17 and 18, 1969.

B) That Notices be published in certain Montreal newspapers stating that the Standing Committee on Transport and Communications will hold public hearings in Montreal on the subject mentioned herein.

The notice should also mention that those who wish to be heard and/or present a brief to the Committee, should so request by writing to the Clerk of the Committee on/or before December 12, 1969.

Briefs, if any, should be sent to the Clerk of the Committee; 40 copies in French and English, on/or before December 12, 1969.

C) That the Committee sit in Toronto in the month of February 1970; the dates to be announced at a later date.

D) That notices be published in certain Toronto newspapers stating that the Committee has started its consideration of the aforementioned subject in Montreal and that it will hold public hearings in Toronto, sometime in February of 1970.

The notice should also mention that those who wish to be heard and/or present a brief to the Committee, in Toronto, should so request by writing

2. Que l'étude du Bill C-7, Loi de 1969 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie), commence le mardi 9 décembre 1969, à condition que le Bill ait été renvoyé au comité.

3. En vertu de l'ordre de renvoi du 20 novembre 1969 autorisant le comité à étudier la question du transport terrestre aux aéroports du Canada, le sous-comité recommande ce qui suit:

A) Que le comité entende les témoignages de ceux qui le veulent, à l'Hôtel de ville de Montréal, les mardi, mercredi et jeudi, 16, 17 et 18 décembre 1969.

B) Que des avis soient publiés dans certains journaux de Montréal pour informer le grand public que le comité permanent des transports et des communications tiendra des séances publiques à Montréal sur la question susmentionnée.

L'avis devra aussi mentionner que ceux qui veulent comparaître ou présenter un mémoire au comité devront en faire la demande par écrit au greffier du comité avant le 12 décembre 1969.

Les mémoires devront être envoyés au greffier du comité (40 copies en français et autant en anglais) avant le 12 décembre 1969.

C) Que le comité siège à Toronto au cours du mois de février 1970; les dates seront annoncées ultérieurement.

D) Que des avis soient publiés dans différents journaux de Toronto pour informer le grand public que le comité a commencé son étude de la question susmentionnée à Montréal et qu'il tiendra des séances publiques à Toronto, en février 1970.

L'avis devra aussi mentionner que ceux qui veulent comparaître ou présenter un mémoire au comité, à Toronto, devront en faire la demande

to the Clerk of the Committee on/or before January 30, 1970.

Briefs, if any, should be sent to the Clerk of the Committee; 40 copies in French and 40 copies in English, on/or before January 30, 1970.

E) That notices be printed in leading newspapers in the cities where major D.O.T. airports are in operation, stating that the Standing Committee on Transport and Communications has begun consideration of the subject matter of ground transportation at airports in Canada.

The notices should mention that those who wish to be heard and (or present a brief to the Committee on the situation of ground transportation at these respective airports, should so request by writing to the Clerk of the Committee on/or before January 30, 1970.

The list of cities where such airports are located is to be provided by the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and submitted to the Subcommittee on Agenda and Procedure for approval.

If the situation in a particular city is such that the Committee should decide to hold public hearings, the Committee will seek to have its Order of Reference enlarged so as to get the necessary authorization to sit in such city or cities.

At 11:15 a.m., the Subcommittee adjourned.

Respectfully submitted,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

Thereupon, on motion of Mr. Crossman, Resolved,—That the First Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure adopted with the following amendment.

That the words “at the City Hall, in Montreal” in sub-paragraph A) of paragraph 3. be deleted and that the following be substituted therefor

par écrit au greffier du comité avant le 30 janvier 1970.

Les mémoires devront être envoyés au greffier du comité (40 copies en français et autant en anglais) avant le 30 janvier 1970.

E) Que des avis soient publiés dans les principaux journaux des villes où sont exploités les grands aéroports du ministère des Transports, pour informer le public que le comité permanent des transports et des communications a commencé à étudier la question du transport terrestre dans les aéroports du Canada.

Les avis devront mentionner que ceux qui veulent comparaître et présenter un mémoire au comité sur la question du transport terrestre à ces divers aéroports devront en faire la demande par écrit au greffier du comité avant le 30 janvier 1970.

La liste des villes où sont situés ces aéroports sera fournie par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et soumise à l'approbation du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure.

Si la situation qui prévaut dans une ville en particulier justifie le fait que le comité y tienne des séances publiques, le comité cherchera à faire élargir son ordre de renvoi afin d'obtenir l'autorisation nécessaire pour siéger dans ces villes.

A 11h. 15, le sous-comité suspend ses travaux.

Respectueusement soumis,
Le président,
H. PIT LESSARD

Puis, M. Crossman propose et

il est convenu—que le premier rapport du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure soit adopté en y apportant la modification suivante:

«Que les mots «à l'hôtel de ville de Montréal», à l'alinéa A) du paragraphe 3, soient supprimés et remplacés par les mots»:

"Port of Montreal Building, Cité du Havre"

The Committee then resumed consideration of the question dealing with the Great Slave Lake Line of Railway.

It was moved by Mr. Corbin,

Resolved,—That the Committee now adjourn until 3:30 p.m. this day at which time it will sit "*In Camera*" to consider the above mentioned subject.

And debate arising on the motion, Mr. Whelan raised a point of order. Not being a Member of the Committee, and the Committee sitting in Camera this afternoon, he asked the Chairman if he could attend the meeting and express his views on the subject under discussion.

The Chairman, with unanimous agreement of the Committee undertook to give a ruling on this matter at this afternoon's meeting.

As a possible solution to the problem raised by Mr. Whelan, Mr. Portelance suggested that Mr. Whelan be granted leave to express his views now.

Unanimous consent sought by the Chairman to allow Mr. Whelan to proceed now with his views on the subject under discussion, instead of at this afternoon's sitting, was refused.

Then the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, resolved in the affirmative: YEAS 16; NAYS 2.

At 12:10 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day, when it will sit *In Camera*.

THURSDAY, December 11, 1969.

(10)

The Standing Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 10.10 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

«à l'édifice du port de Montréal, Cité du Havre.»

Le Comité reprend ensuite l'étude du problème relatif à la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves.

M. Corbin propose et

il est convenu—que le Comité s'ajourne jusqu'à 3h. 30 de l'après-midi alors qu'il étudiera cette question à huis-clos.

Cette résolution provoquant un débat M. Whelan en appelle au Règlement. Parce qu'il n'est pas membre du Comité et parce que le Comité doit siéger à huis-clos au cours de l'après-midi, il demande au président la permission d'assister à la réunion et d'exprimer son point de vue sur le sujet.

Fort de l'appui unanime des membres du Comité, le président s'engage à prendre une décision sur le sujet lors de la séance de l'après-midi.

M. Portelance suggère, comme solution que M. Whelan exprime son opinion sur le-champ.

Les membres du Comité refusent toute fois de donner leur consentement unanime à cette suggestion qui aurait permis M. Whelan d'exposer son point de vu sans avoir à attendre la séance de l'après-midi.

Mise aux voix, la dite motion est adoptée, à main levée, par 16 contre 2.

A midi 10, le Comité s'ajourne jusqu'à 3h. 30 de l'après-midi alors qu'il siégera à huis-clos.

le JEUDI 11 décembre 1969

(10)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 10 h. 10. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Members present: Messrs. Crossman, Douglas (Assiniboia), Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Portelance, Pringle, Ritchie, Skoberg, Turner (London East), Trudel.—(11)

The Chairman instructed the Clerk of the Committee to read the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure for the meeting held on Wednesday, December 10, 1969.

SUBCOMMITTEE ON AGENDA AND PROCEDURE

WEDNESDAY, December 10, 1969.

SECOND REPORT

The Subcommittee on Agenda and Procedure of the Standing Committee on Transport and Communications met at 4.00 p.m. this afternoon, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Horner, Pringle, Turner (London East), Trudel and Lessard (LaSalle)—(5).

The Subcommittee met for the purpose of studying the motion made by Mr. Horner at the meeting held on December 4, 1969 for a Report to the House regarding the Great Slave Lake Line of Railway.

After careful consideration, the Subcommittee has agreed on the following decision.

It was moved by Mr. Pringle,

Resolved,—That the Draft Report to the House regarding the Great Slave Lake Line of Railway be adopted as read and that it be reported to the main Committee.

At 4.25 p.m., the Subcommittee adjourned.

Respectfully submitted,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

Thereupon, on motion of Mr. Horner,

Resolved,—That the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted as read.

Députés présents: MM. Crossman, Douglas (Assiniboia), Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Portelance, Pringle, Ritchie, Skoberg, Turner (London-Est), Trudel—(11).

Le président demande au greffier du Comité de lire le deuxième rapport du Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure qui s'est réuni le mercredi 10 décembre 1969.

SOUS-COMITÉ DE L'ORDRE DU JOUR ET DE LA PROCÉDURE

le MERCREDI 10 décembre 1969

DEUXIÈME RAPPORT

Le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure du Comité permanent des transports et des communications se réunit à 4 h. 00 cet après-midi. Le président, M. H. Pit Lessard occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Horner, Pringle, Turner (London-Est), Trudel et Lessard (LaSalle)—(5).

Le sous-comité se réunit afin d'étudier la résolution présentée par M. Horner lors de la réunion du 4 décembre 1969 relative à la préparation d'un rapport à la Chambre sur la question de la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves.

Après un étude détaillée de la question, le sous-comité en vient à la décision suivante:

M. Pringle propose et

il est convenu—Que le projet de rapport à la Chambre relatif à la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves soit adopté tel que lu et que rapport en soit fait au Comité.

Le sous-comité ajourne ses travaux à 4 h. 25.

Respectueusement soumis,
Le président,
H. PIT LESSARD.

Sur ce, M. Horner propose et

il est convenu—que le deuxième rapport du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure soit adopté tel que lu.

On motion of Mr. Horner,

Resolved,—That the Chairman be authorized to report to the House, the Second Report of this Committee, dealing with the Great Slave Lake Line of Railway.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That the Chairman and the Clerk of the Committee be authorized to prepare a Draft Report to the House on the Transportation Problems of the Atlantic Provinces, part II, Quebec—Labrador.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That in view of the terms of reference given this Committee on Wednesday, December 10, 1969, concerning the Financing and Pension Fund of the Canadian National Railways, that the Members of this Committee submit to the Chairman lists of proposed witnesses to be called consistent with the terms of reference given the Committee and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to arrange a suitable agenda for such meetings.

It was then moved by Mr. Horner,

Resolved,—That the Minutes of Proceedings of the *in camera* meeting held this morning be printed.

At 10.35 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

M. Horner propose et

il est convenu—Que le président soit autorisé à présenter à la Chambre le Deuxième rapport du Comité sur la question de la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves.

M. Skoberg propose et

il est convenu—Que le président et le greffier du Comité soient autorisés à préparer un projet de rapport à la Chambre sur les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique, 2^e partie, Québec-Labrador.

M. Skoberg propose et

il est convenu—Que conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a reçu le mercredi 10 décembre au sujet de la structure économique des chemins de fer du Canadien National et du fonds de retraite des chemins de fer du Canadien National que les membres du Comité puissent soumettre au président des noms de témoins qui pourraient être convoqués conformément à l'ordre de renvoi confié au Comité et que le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure soit autorisé à préparer un horaire convenable pour la tenue de telles séances.

M. Horner propose ensuite et

il est convenu—Que le procès-verbal de la réunion qui s'est déroulée ce matin à huis clos soit imprimé.

Le Comité ajourne ses travaux à 10 h 35 jusqu'à l'appel du président.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 4, 1969

• 1110

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. As you know, the Transport Committee has a lot of work ahead of it this morning. I called a meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure which was held on Thursday, December 2, 1969 and I will now ask the Clerk to read the minutes of this meeting. (See *Minutes of Proceedings*).

• 1115

Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Will the Clerk repeat the dates in Montreal? I believe he said the 17th, 18th and 19th.

The Chairman: It is the 16th, 17th and 18th.

Mr. Trudel: That is correct. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have some questions on the report, Mr. Chairman, before we adopt it. What about writing to specific groups in Montreal asking them specifically if they want to give briefs, in addition to merely putting ads in the paper? I have in mind the municipality of Dorval, Murray Hill Taxi and the City of Montreal itself.

I think we should write direct to the mayors or chairmen of their executive committees or the President of Murray Hill and ask them because they are very directly concerned. There may be others, so in addition to putting the ads in the papers I think the Clerk should write direct to them. Has that been considered?

The Chairman: Your point of view will open a door for criticism, because if we do write to, say, three or four municipalities, or the Government of Quebec, that should be done to everybody. How many municipalities are there surrounding Montreal? They might be interested also.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 4 décembre 1969

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre. Comme vous le savez, le Comité des transports a fort à faire ce matin. J'ai dû convoquer une réunion du sous-comité du programme et de la procédure qui avait lieu le jeudi 2 décembre 1969, et je demanderais maintenant au secrétaire de lire le procès-verbal de cette réunion. (Voir *procès-verbal*).

Monsieur Trudel.

M. Trudel: Le secrétaire voudrait-il bien répéter les dates à Montréal? J'ai cru l'avoir entendu dire le 17, 18 et 19.

Le président: Il s'agit des 16, 17 et 18 décembre.

M. Trudel: Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: J'ai certaines questions au sujet du rapport avant que nous l'adoptions, monsieur le président. Qu'est-ce que vous pensez, si nous écrivions à des groupes particuliers de Montréal leur demandant tout particulièrement s'ils veulent présenter des mémoires, en plus de publier des avis dans les journaux? Je songe, par exemple, à la municipalité de Dorval, à la Murray Hill Taxi et à la Ville de Montréal même. Et, je crois que nous devrions peut-être écrire directement aux maires ou aux présidents de leurs comités exécutifs ou au président de la «Murray Hill», et leur en faire la demande car ils sont directement impliqués. Il y en a peut-être d'autres aussi. Par conséquent, en plus de faire publier les avis dans les journaux, je crois que le secrétaire devrait peut-être leur écrire directement. Est-ce qu'on a déjà songé à cela?

Le président: Cette opinion ouvrirait la porte à la critique car s'il nous faut écrire mettons, à trois ou quatre municipalités, ou au gouvernement du Québec, cela devrait se faire pour tout le monde. Or, combien de municipalités y a-t-il dans les environs de Montréal? Elles sont peut-être aussi intéressées?

[Text]

Mr. Allmand: Dorval is directly interested because the airport is in Dorval.

The Chairman: If you take Dorval, there is Ville St. Laurent, there is Beaconsfield, Lachine, Laval...

Mr. Allmand: The airport is not in Beaconsfield. The problem with the taxis is that even if we were going to open this up, taxi permits in the Province of Quebec are governed by the municipality. Dorval airport is in the municipality of Dorval and even if the federal government were to say, "We open this up: taxis from Montreal cannot go into Dorval without a Dorval taxi permit," I think there are grounds for distinction. If the Committee feels that we should just put ads in the paper, that is fine. Perhaps the steering committee could think about that.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I agree with Mr. Allmand that there are some reasons why we should distinguish between those that are directly involved and those that are not. I think the municipality of Dorval, for example, and Murray Hill are directly concerned with this. I read in the newspapers lately that some taxis have been given permission in Dorval—perhaps those companies that are directly involved. I can see a reason to distinguish between those that are and those that are not.

Mr. Crossman: Well, Mr. Chairman, in distinguishing between those that are involved and those that are not, I do not think you would arrive at any point where you could say, I have them all. For instance, you could have an interested taxi company that we are not even going to think of. You do not know who wishes to participate. Even the CYC may want to read a brief before the Committee.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like to be associated with Mr. Crossman. I feel that the usual custom is that we notify the area through the media that we are coming to that area and that we do not single out any individual group, whether it be municipality, businessmen and especially Murray Hill, by virtue of the fact that there is some contention here. I believe we would be leaving ourselves open to criticism if we departed from the normal procedure. I believe that everyone

[Interpretation]

M. Allmand: Dorval est particulièrement intéressée car l'aéroport est situé là.

Le président: Si vous choisissez Dorval, il y a aussi Ville Saint-Laurent, Lachine, Laval, Beaconsfield...

M. Allmand: L'aéroport ne se trouve pas à Beaconsfield. C'est que même si nous voulions ouvrir la question, les permis de taxis au Québec sont régis par la municipalité. L'aéroport de Dorval se trouve dans la municipalité de Dorval et même si le gouvernement fédéral disait: «Nous ouvrons cette question les taxis de Montréal ne pourraient aller à l'aéroport de Dorval sans un permis de taxi émis par la ville de Dorval».

Je crois qu'il y a lieu de faire des distinctions. Si le Comité juge que nous devrions tout simplement publier des avis dans les journaux, c'est très bien. Peut-être que le comité directeur pourrait y songer toutefois.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Allmand. Il y a certainement des raisons pour lesquelles nous devrions distinguer entre ceux qui sont directement en cause et ceux qui ne le sont pas. Je crois que la municipalité de Dorval, par exemple, et Murray Hill, sont directement impliqués dans cette affaire. J'ai lu dans les journaux récemment que certains taxis ont reçu la permission de Dorval. Peut-être que ces compagnies sont directement en cause aussi. Je vois donc une raison de distinguer entre ceux qui le sont et ceux qui ne le sont pas.

M. Crossman: Pour distinguer entre ceux qui sont impliqués et ceux qui ne le sont pas, je ne crois pas que vous en arriveriez à un point où vous pourriez dire: nous les avons tous. Par exemple, vous pourriez avoir une compagnie de taxi qui est intéressée, une compagnie de taxi à laquelle nous ne songerons même pas. Vous ne savez pas qui désirerait participer. Même la Compagnie des jeunes Canadiens pourrait peut-être vouloir présenter un mémoire, qui sait?

M. Pringle: Monsieur le président, je suis du même avis que M. Crossman. J'estime que normalement nous devrions aviser la région et leur signaler que nous ne favorisons aucun groupe particulier, que ce soit la municipalité les hommes d'affaires et surtout Murray Hill en raison du fait qu'il y a certains conflits. Je crois que nous serions la cible de critique si nous ne suivions pas la pratique habituelle qui consiste à informer tout le monde et ainsi nous serions en meilleure posture.

[Texte]

will be fully informed through the media and that we would be in a much better position if we used our usual procedures.

Mr. Allmand: That is not the usual procedure, though. So far as I know committees, when going to a place, do contact directly the ones they know would be interested, and then in addition they put ads in the paper, so that in case they overlook some people they will be informed. The usual procedure is not this procedure.

• 1120

Mr. Pringle: Mr. Chairman, my answer to that one is that we are dealing with a rather controversial problem here. We are not dealing with a general over-all picture of transportation within the Province of Quebec; we are dealing with ground transportation to the Montreal airport. If the decision of the Committee is to notify people I think we should have a fairly wide list of people. I think all the taxi companies should be written to, and so on. I would like to make that point, however.

Mr. Allmand: Well, that is one point. Maybe the steering committee could consider that, Mr. Chairman. The other point is this. I am wondering why you set down three days in Montreal before you know how many briefs there will be. I also wanted to know whether you will have any hearings in Ottawa. When the terms of reference of the House were changed, you know, at first we asked to have hearings outside Ottawa in any place in Canada where it was deemed necessary. Then that was changed to Montreal and Toronto, and I thought that was unfair. If there are two cities that can get to Ottawa, they are Montreal and Toronto; the ones that cannot get to Ottawa as easily are in the far east and the far west.

The Chairman: That was the order referred to the Committee. However, we do say in our briefing that, if necessary, we will ask the House to enlarge the terms of reference.

Mr. Allmand: My original question is why we set down three days for Montreal before we know how many briefs there are. Why do we not wait until we see how many briefs we are going to get and then set up our schedule for Montreal?

The Chairman: Mr. Allmand, if we have only one sitting in Montreal we can come back. But we have to provide at least three sittings. As you know, the House will adjourn on

[Interprétation]

M. Allmand: Est-ce là la procédure normale? A ma connaissance, lorsque le comité doit se rendre quelque part, il se met directement en rapport avec les intéressés dans une municipalité particulière et, de plus, on fait publier des annonces dans les journaux, pour que au cas où l'on aurait oublié quelqu'un, ces gens-là seraient avisés. La procédure normale n'est pas celle-ci.

M. Pringle: Ma réponse à ceci, monsieur le président, c'est que nous traitons d'un problème plutôt controversé, et non pas la question d'ensemble du transport dans la province de Québec. Nous traitons du transport routier vers l'aéroport de Montréal. Si la décision du Comité veut que nous avisions ces gens, je crois que nous devrions avoir une assez longue liste de personnes à aviser. Toutes les compagnies de taxi devraient recevoir une lettre et ainsi de suite. Je voulais tout simplement soulever ce point.

M. Allmand: En effet, peut-être que le sous-comité du programme pourrait étudier la question, monsieur le président. D'autre part, je me demande pourquoi vous avez consacré trois jours à Montréal avant de savoir combien de mémoires seront présentés. Et je voulais aussi savoir si vous comptez tenir des audiences à Ottawa. Quand le mandat a été changé à la Chambre des communes, tout d'abord, nous avions demandé que des audiences aient lieu à l'extérieur d'Ottawa, n'importe où au Canada, là où la situation l'exige. Puis on a changé d'idée, et à présent c'est Montréal et Toronto; je trouve cela injuste. S'il y en a qui peuvent se rendre à Ottawa facilement, c'est bien Montréal et Toronto; les autres de l'Ouest et de l'Est ne peuvent pas le faire.

Le président: C'est le mandat qui a été référé au Comité. Toutefois, dans le rapport du Comité, nous demandons, si la chose est nécessaire, d'élargir le mandat.

M. Allmand: Ma première question est posée dans le but de savoir pourquoi nous nous décidons trois jours à Montréal avant de savoir le nombre de mémoires? Attendons donc de voir combien de mémoires nous allons recevoir et ensuite établir notre horaire pour Montréal.

Le président: Monsieur Allmand, si nous n'avons qu'une seule séance à Montréal, nous pouvons toujours revenir. Mais il nous faut tout de même prévoir au moins trois jours.

[Text]

December 19, so we have to come back then. And if we have more than three days hearings then, we will have to postpone them until after the Christmas holidays and go back to Montreal.

Mr. Allmand: I see. So if you only have four or five briefs in Montreal...

The Chairman: If we finish in one day we will come back. We do not have to stay in Montreal. But we have to start somewhere.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, have a question on the Report of the Subcommittee. I think there was an error either in the reading or the writing of the Minutes. You said, "If the estimates were "deferred" to us." I think the word should have read "referred". That is only a small point.

The main question I wanted to raise was on the number of copies. It was said that we needed 40 French and 40 English copies of a brief. That seems an exceptionally large number of copies. Why do we need that many?

The Chairman: It is for administration purposes only. Some people will come and not have one and we give such people a copy.

Mr. Douglas (Assiniboia): It does sound a little bit formidable to some people wanting to present briefs to have to provide that many copies. If they are needed, that is fine, but I was just wondering why we needed so many.

The Chairman: It is just custom. We do that every year. Mr. Horner?

Mr. Horner: I have no questions on that report, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen, on the report? Will someone move the adoption of the Subcommittee Report?

Mr. Crossman: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: As you all know, gentlemen, we are here this morning to discuss a draft report to the House dated July 8, 1969 which was read by Mr. Trudel. So it is on the Table for discussion. Mr. Skoberg.

[Interpretation]

Comme vous le savez, la Chambre doit ajourner le 19 et par conséquent il nous faut revenir là, à ce moment. Si nous en avons pour plus de trois jours, nous les remettons après l'ajournement, s'il nous faut retourner à Montréal.

M. Allmand: Je comprends. Par conséquent, si nous n'avons que 4 ou 5 mémoires à Montréal...

Le président: Si nous terminons les travaux dans une journée, nous reviendrons. Il ne sera pas nécessaire de rester à Montréal. Mais il nous faut tout de même commencer quelque part.

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président, j'ai une question au sujet du rapport du sous-comité. Et je crois qu'il y a eu une erreur, soit dans la nature ou soit dans la rédaction du procès-verbal. Vous avez dit, «si le budget nous était «différé»! Je crois que l'on devrait dire «référé»! C'est un petit détail. Mais la question principale que je voulais soulever c'est le nombre d'exemplaires. On avait dit que nous aurions besoin de 40 exemplaires du mémoire en français et 40 en anglais. Il me semble que ce nombre est trop considérable. Pourquoi avons-nous besoin de tout cela?

Le président: Aux fins d'administration seulement. C'est pour en donner à ceux qui n'en ont pas.

M. Douglas (Assiniboia): Il me semble que c'est un peu trop pour des gens qui voudraient présenter des mémoires s'ils sont obligés de prévoir autant de copies. Si l'on en a besoin très bien, mais je me demandais vraiment pourquoi nous avons besoin de tant de copies?

Le président: C'est la coutume. Nous faisons cela chaque année. Monsieur Horner?

M. Horner: Je n'ai pas de questions au sujet du rapport, monsieur le président.

Le président: Autres questions au sujet du rapport, messieurs? Quelqu'un pourrait-il proposer son adoption?

M. Crossman: Je le propose.

Motion adoptée.

Le président: Comme vous le savez, nous sommes ici ce matin pour discuter d'un rapport préliminaire rédigé le 8 juillet 1969, présenté à la Chambre par M. Trudel. Par conséquent, la question est ouverte à la discussion maintenant. Monsieur Skoberg.

[Texte]

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman, I would suggest that the draft report of Mr. Trudel's could not possibly be on the Table. I presume that that draft report—it was not a draft report but a motion, according to the Minutes that we have...

The Chairman: A motion for a draft report.

Mr. Skoberg: ...would have died at the last session and would not necessarily have been brought back in with our new terms of reference. I presume a new motion should be made.

The Chairman: It is exactly the same as what we had at the last session, Mr. Skoberg. Everything that we had prepared or done at the last session was deferred. There was no change at all. I do not think we need a new motion to introduce this draft that we had prepared.

Mr. Skoberg: Possibly you would clarify the situation then, Mr. Chairman. If you will go back through our Minutes I believe on October 15 or previous to that it was indicated that this was a motion from Mr. Trudel. Now you are suggesting this is a draft report—prepared by whom? Not by the steering committee. Now what is it, a draft report or a motion?

The Chairman: Any member would have the right to present a motion.

Mr. Skoberg: I am just asking for clarification. Is this recognized as a draft report? If it is, then who was it prepared by?

Mr. Horner: On a point of order, Mr. Chairman. On page 2640 of Committee Proceedings No. 30 Mr. Trudel presents his draft report and he calls it just that on that page. If you look it up you will note it is not a motion. There is not a motion before this Committee. It is an attempt by Mr. Trudel, and a very serious attempt by him, to draw a consensus of what he thought the Committee might accept as a draft report. I commend him for his efforts but I do not necessarily agree with him. I want to point out quite clearly it is not a motion before the Committee. It may be, and you may well suggest, that it is before the Committee as a draft report but that is all.

The Chairman: That is right.

Mr. Portelance: What number was that?

[Interprétation]

M. Skoberg: J'en appelle au Règlement, monsieur le président, je suggérerais que le projet de rapport de M. Trudel ne pourrait pas avoir été déposé. Je pense qu'il ne s'agissait pas d'un projet de rapport, mais plutôt une motion, d'après le compte rendu que nous avons...

Le président: Une motion en vue du rapport préliminaire.

M. Skoberg: ...aurait été supprimé au cours de la dernière session et ne nous aurait pas été présenté en même temps que notre nouveau mandat. Je pense qu'une nouvelle motion devrait être présentée.

Le président: C'est exactement la même chose que nous avons la dernière session, monsieur Skoberg. Tout ce qui avait été préparé au cours de la dernière session nous a été déferé. Il n'y a aucun changement. Je ne vois pas la nécessité d'une nouvelle motion pour présenter ce projet.

M. Skoberg: Pourriez-vous peut-être éclaircir la situation, monsieur le président. Si vous voulez revenir aux procès-verbaux, au compte rendu du 15 octobre ou avant, on avait dit à ce moment-là qu'il s'agissait d'une motion présentée par M. Trudel. Maintenant, vous dites qu'il s'agit d'un projet de rapport préparé par qui? Certainement pas par le comité de direction. S'agit-il donc d'un projet de rapport ou une motion?

Le président: N'importe quel membre a le droit de présenter une motion.

M. Skoberg: Je demande des précisions. Est-ce qu'il s'agit d'un projet de rapport, et alors si oui, qui l'a préparé?

M. Horner: J'en appelle au Règlement monsieur le président. A la page 2640 des délibérations du Comité n° 30, M. Trudel présente son projet de rapport et il appelle exactement cela à cette page. Si vous voulez examiner le compte rendu, il ne s'agit pas d'une motion. Le Comité n'est pas saisi d'une motion. C'est une tentative de la part de M. Trudel et une tentative très sérieuse de sa part de trouver un accord sur ce qu'il croyait que le Comité accepterait comme projet de rapport. Je le félicite de ses efforts, même si je ne suis pas nécessairement d'accord avec lui. Ce n'est pas une motion, toutefois, dont le Comité est saisi. Vous voudriez peut-être dire que le Comité en est saisi à titre de projet de rapport, mais c'est tout.

Le président: C'est cela.

M. Portelance: Quel numéro?

[Text]

Mr. Horner: Minutes of Proceedings and Evidence, No. 30, page 2640.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, could I ask if we have additional copies of the report?

The Chairman: Yes.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, we really have nothing before us at this particular time. If we are going to get bogged down on a so-called draft report or a motion I think we are going to run into difficulties right off the bat. I would sincerely suggest that we proceed along with whatever discussion may come about through our meeting this morning.

The Chairman: Would you agree to have a look at the draft report that Mr. Trudel was going to submit to the Committee? I will have the Clerk distribute it, you can look at it and then it will be up to the Committee to decide if you wish to accept it as is, or amended.

Mr. Skoberg: No, I would not agree, Mr. Chairman, because this is not a report from the steering committee. This is the point. I agree with what Mr. Horner says about a report that was brought in at that particular time. It is called a draft report but the draft report was not prepared by the steering committee nor under the authority of anyone. It was brought in as a motion at that time but called a draft report. I would suggest that we not consider this report at this time because we really do not have it before the Committee.

Mr. Horner: We can use it as a reference. We can also use the motion that was presented by the Member for Assiniboia on page 2430 of Committee Proceedings No. 28 as a reference. We can use them as references.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, anybody on a committee can submit a draft report.

The Chairman: That is what I said a few minutes ago.

Mr. Allmand: Then the Committee can decide if it should be sent to the steering committee. A draft report can come from the steering committee or from any member of the Committee. Mr. Trudel has prepared a draft report which he has submitted to the Committee. The Committee can reject it, the Committee can send it to the steering committee, the Committee can decide to adopt it, the Committee can amend it, and if they reject it another member of the steering committee can submit another draft report.

[Interpretation]

M. Horner: C'est le compte rendu n° 30, page 2640.

M. Pringle: Monsieur le président, est-ce que je pourrais demander d'autres copies du rapport? Est-ce que nous en avons?

Le président: Oui.

M. Skoberg: Monsieur le président, nous n'avons vraiment rien à discuter en ce moment-ci. Si nous allons nous enliser dans des discussions futiles sur ce soi-disant projet de rapport ou sur une motion, j'ai l'impression que nous aurons des difficultés dès le début. Je propose sincèrement que nous poursuivions les travaux.

Le président: Est-ce que vous voulez examiner le projet du rapport que M. Trudel voulait soumettre au Comité? Nous pourrions le faire circuler, vous pourriez décider de l'accepter comme tel ou de l'amender.

M. Skoberg: Non, je ne suis pas d'accord. Monsieur le président, car il ne s'agit pas d'un rapport de la part du comité directeur. Et c'est le point justement que je soulève. Je suis d'accord avec M. Horner en disant que le projet de rapport avait été remis au Comité, à ce moment-là. Il est désigné comme tel, mais il n'a pas été préparé par le Comité directeur, ni par autorisation de qui que ce soit. À ce moment-là, il était soumis en tant que motion mais que l'on avait nommé projet de rapport. Je propose qu'il soit mis à l'écart pour le moment car en réalité le Comité n'en est pas saisi.

M. Horner: Nous pouvons nous en servir comme référence, et aussi utiliser en tant que référence la motion présentée par le député d'Assiniboia à la page 2430 des délibérations du Comité, compte-rendu n° 28.

M. Allmand: Monsieur le président, n'importe quel membre du Comité peut soumettre un projet de rapport.

Le président: C'était mon avis voici quelques instants.

M. Allmand: Et ensuite le Comité peut décider s'il doit le déferer au comité directeur. Un projet de rapport peut venir du comité directeur ou de n'importe quel membre du Comité. M. Trudel a préparé un projet de rapport qu'il a présenté au Comité. Et le Comité peut le rejeter, il peut le déferer au comité directeur. Le Comité peut même décider de l'adopter ou de le modifier. Et s'il le rejette un autre député ou le comité directeur peut présenter un autre projet de rapport.

[Texte]

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I would just like to suggest, on a point of order, that we do not get bogged down right now. We have been a long time away from the Great Slave Lake problem and we are still trying to reach a consensus. Let us not come in here all of a sudden and somebody say, "This is a draft report." I think it would be wise, Mr. Chairman, to discuss the whole problem and then maybe this afternoon in another meeting we can then start to jell a consensus. But let us not try and reach a consensus right now. We have all had time to study the evidence and peruse it throughout the summer. Perhaps we should have a new look at the evidence and then maybe this afternoon or this evening try and reach a consensus. That would be my impression of what we should attempt to do. And I would like to speak on the evidence when we get around to it.

The Chairman: Mr. Whelan.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, as I understand the rights of members of Parliament, you would not even have to be a member of the Committee to bring in a report.

The Chairman: No. You are not allowed to vote on it.

Mr. Whelan: You cannot vote on it but you can bring in recommendations, reports or anything else to the Committee as a member of Parliament.

The Chairman: No, Mr. Whelan. You are allowed to debate but...

Mr. Whelan: You have the same rights here as you do in the House of Commons, only you do not have the right to vote.

Mr. Breau: He has the right to speak; he has the right to make a recommendation. He can make a recommendation by speaking.

The Chairman: Would you agree to the clerk's delivering the copy of Mr. Trudel's proposal to the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Horner: If you are going to do that I think the Committee should also have a copy of the motions presented by the members for Assiniboia on page 2430.

Mr. Douglas (Assiniboia): What is the number of that report?

Mr. Horner: Committee proceedings No. 28. I do not think that either of them is necessarily acceptable, but they were attempts to

[Interprétation]

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: J'aimerais tout simplement dire, comme rappel au Règlement, que nous ne nous enlisons pas tout de suite, car nous nous éloignons de plus en plus du problème du Grand lac des esclaves et nous essayons toujours d'en arriver à un accord. Nous discutons tout simplement et je crois qu'il serait préférable, monsieur le président, de discuter toute la question, et ensuite, peut-être cet après-midi, lors d'une autre réunion, nous pourrions peut-être en arriver à un certain accord. N'essayons pas de trouver un accord immédiatement, car nous avons tous eu le temps d'étudier le compte rendu au cours de l'été. Nous devrions peut-être réexaminer tous les témoignages, et peut-être cet après-midi ou ce soir en arriver à un accord. C'est l'impression que j'ai de ce que nous devrions faire. Et j'aimerais aussi prendre la parole au sujet des témoignages.

Le président: Monsieur Whelan.

M. Whelan: Monsieur le président, si j'ai bien compris les droits des députés, vous n'êtes même pas tenus d'être membres du Comité pour présenter un projet de rapport.

Le président: Non. Vous n'avez pas le droit de voter.

M. Whelan: Oui, mais vous pouvez formuler des recommandations à titre de député. Vous avez les mêmes droits ici qu'à la Chambre des communes.

Le président: Non, monsieur Whelan. Vous avez le droit de débattre la question, mais...

M. Whelan: Oui, mais vous n'avez pas le droit de voter.

M. Breau: Il a le droit de parler; il a le droit de faire des recommandations. Il peut faire une recommandation en parlant.

Le président: Êtes-vous d'accord que le secrétaire vous fasse circuler une copie des recommandations de M. Trudel au Comité?

Des voix: D'accord.

M. Horner: Je crois que le Comité devrait aussi avoir une copie de la motion du député d'Assiniboia qui se trouve à la page 2430.

M. Douglas (Assiniboia): Quel est le numéro de ce rapport?

M. Horner: Le compte rendu n° 28. Je ne crois pas que l'un ou l'autre est nécessairement acceptable, au moins il s'agissait d'une

[Text]

meet the situation. Perhaps we can take a look at both of them.

An hon. Member: Proceeding 28 and 29.

Mr. Allmand: I think both of them could be looked at as a basis for discussion.

Mr. Horner: Sure; as a basis.

Mr. Allmand: We can amend them; we can do whatever we want with them.

Mr. Horner: A number 28 is on page 2430.

While we are getting copies of the two earlier proposals, I would like to refresh my memory, and perhaps that of the Committee, on the whole case before us, if I might do it rather briefly, Mr. Chairman. Is that agreeable to you?

The Chairman: All right; you may proceed.

Mr. Horner: I have a number of questions I want to pose to the Committee at large, in a sense.

As I see the case before this Committee, rightly or wrongly we have been given the right to hear the contractors on the Great Slave Lake Railway. I am not going to dispute whether or not this Committee should, or should not, have been given that case; we have been given it.

In a sense, I have always felt that the House of Commons and House of Commons committees are one of the highest courts in the land and that we cannot lightly discard our responsibilities. We must take a serious look at them. I wish to point out what a Senator said in the *Senate Debates* about this Committee. This is the position we are in. He said this at page 1864...

The Chairman: Which Senator?

Mr. Horner. Mr. Argue. I would like to think that all Senators are worthy of appointment and that they are noble citizens of this land. He is talking about the problem of the Great Slave Lake, and he said this:

The Commons committee is going to do a whitewash job and is not going to bring about the kind of justice that is required. I have observed the Commons committee. I have sat and listened to its proceedings. I shall be prepared to...

accept this whitewash job—he goes on to say. This is where we are, and we have a responsibility. I do not think any of us,

[Interpretation]

tentative de faire face à la situation et nous devrions peut-être examiner les deux.

Une voix: Comptes rendus 28 et 29.

M. Allmand: Je crois qu'on devrait examiner les deux comme base de discussion.

M. Horner: Certainement; comme base de discussion.

M. Allmand: Nous pourrions les modifier, nous pourrions faire ce que nous en voulons.

M. Horner: Le compte rendu n° 28 est à la page 2430. Monsieur le président, pendant que l'on distribue ces deux propositions, je voudrais me rafraîchir un peu la mémoire ainsi que celle du Comité, sur toute l'affaire dont le Comité est saisi. Faisons un bref résumé, monsieur le président, est-ce que cela vous convient?

Le président: Très bien. Vous pouvez commencer.

M. Horner: J'aurais un certain nombre de questions que je voudrais poser à l'ensemble du Comité. Et voici, à tort ou à raison, or nous a donné le droit d'entendre les entrepreneurs pour le chemin de fer du Grand Lac des Esclaves. Je ne mets pas le doute que nous ne devions pas étudier cette situation. La question nous a été confiée. J'ai souvent été d'avis que la Chambre des communes et ses comités étaient un des plus hauts tribunaux du pays et que nous ne pouvons vraiment pas mettre de côté nos responsabilités. Nous devons étudier cette situation sérieusement. J'aimerais mentionner ce qu'un certain sénateur a dit au cours d'un débat au Sénat à propos de ce comité. Et voilà où nous en sommes, voici ce qu'il a dit: à la page 1864.

Le président: Quel sénateur?

M. Horner: M. Argue. J'aimerais croire que tous les sénateurs sont dignes de cette nomination et que ce sont des citoyens nobles du pays. Il parle du problème du Grand Lac des Esclaves et il a dit ceci:

Que le Comité de la Chambre allait faire du blanchiment et n'allait pas produire le genre de justice dont nous avons besoin. J'ai observé ces comités et j'ai assisté à ces réunions. Je suis prêt à accepter ce genre de travail.

Voilà où nous en sommes. Nous avons une responsabilité et aucun d'entre nous, ministériels, de l'opposition ou autres voulons voir

[Texte]

whether government or opposition members, want to see that Senator's prediction come true. I say that in all security. I know the Chairman does not want that to happen, nor do I and most of the other members.

That is the problem. We have had a number of consensus brought to our attention. The whole question we have to study, as I understand it, is were there grounds for the complaints? Were the contracts freely signed, or were they not? I believe one could say there were grounds because of the implementation of clause 16, but I would also like to say that there were grounds because of the unforeseeable conditions that arose.

I can go back and quote you the exact statements of Dr. Hardy, who was called in to examine the question. He dealt with the difficult soil conditions. Members will remember hearing him describe soil conditions that they did not really know existed, and he also went on to admit that these soil conditions were worsened by heavy rainfall and whether extremely heavy rainfall, or abnormal rainfall, I am not even going to dispute. But I am going to say that the soil conditions were there. They were unforeseeable. Because of that, there were some grounds to suspect that the contract might be delayed and that extra time might be needed.

The railway did not take extra time in building this railway. They finished it well within their limit—in fact, 18 months ahead of the forecast date and well within their budget of \$75 million. In fact, they were allowed an additional 15 per cent and they did not use it. They did not need it. Therefore, I am saying that there were grounds for some kind of complaint.

You can read about the soil conditions referred to by Dr. Hardy on page 2452, and

1135

so of the difficulties caused by the additional back slope that certain of the contractors had to put in to save the grade they had built. You can read about that on page 2452, and about Ginter's suggestion, which I am referring to. They had to put this back slope in after the rail had been laid across the grade. And the contractor went on to explain how much more it cost. Ginter said they spent millions of dollars trying to increase the back slope after the grade had been made and the rail had been laid. As you can well understand on a construction job, they could not go completely across the grade; they had to stop and go back empty and work only from one side.

[Interprétation]

ces prévisions du sénateur se réaliser. Je vous le dis en toute sincérité. Je sais que ni le président ni les membres du Comité ne voudraient que cela se produise. C'est là le problème.

Il y a eu un certain nombre de choses qui nous ont été signalées et toute cette question qu'il nous faut étudier telle que je la conçois, c'est la suivante: y a-t-il motif à plainte? Est-ce que les contrats ont été signés en toute liberté? Je pense qu'il y avait deux motifs sérieux, à cause de la mise en vigueur de l'article 16, mais on pourrait dire, qu'il y avait des motifs à cause des conditions imprévisibles qui se sont présentées. Je pourrais vous citer exactement ce qu'a dit le docteur Hardy qui a été convoqué pour étudier la question. Il a parlé des conditions délicates et difficiles du terrain. Il nous a décrit les conditions très difficiles dont il ignorait l'existence. Il a aussi reconnu que les conditions du sol étaient aggravées par suite de pluies torrentielles, et que ces pluies aient été de précipitation ordinaire ou exceptionnelle je n'en discuterais pas. Mais je dirai que les conditions du sol étaient bien visibles. Elles étaient imprévisibles. Par conséquent, à cause de cela, on pouvait croire qu'il pouvait y avoir retard pour les contrats et qu'il faudrait du temps additionnel.

Les chemins de fer n'ont pas mis du temps supplémentaire pour aménager ce tronçon. Ils ont terminé les travaux de construction dans les limites prévues, et même 18 mois à l'avance et dans les limites du budget de 75 millions. On leur a même accordé 15 p. 100 additionnel et ils ne l'ont pas utilisé. Ils n'en avaient pas besoin. Ainsi je dis que les plaintes étaient justifiées.

Vous pouvez lire en page 2452 ce que M. Hardy écrit à propos des conditions du sol

ainsi que des difficultés provoquées par les pentes plus prononcées que certains entrepreneurs ont dû y faire pour protéger les travaux aménagés. Donc, ils ont dû faire ces travaux une fois que les rails avaient été placés. Les entrepreneurs ont dû expliquer le coût additionnel que cela a entraîné. Ginter a dit qu'ils ont dépensé des millions de dollars pour essayer de rehausser la pente une fois que la rampe a été construite et que le rail a été posé. Comme vous le savez, ils ne pouvaient travailler que d'un côté de la rampe; ils étaient obligés de s'arrêter, de retourner à vide et de ne travailler que d'un côté.

[Text]

I only point this out to suggest to you that there were unusual conditions. They were building a railroad in unheard of conditions in northern Alberta and up into the Northwest Territories. It was quite logical to expect that these conditions would bring about unexpected problems.

Another thing I should point out is that the CNR spent six months or a year examining what you might call, in layman's terms, the lay of the ground. The contractors had to bid within two weeks, and they had to work on the advice of the railroad engineers as to the exact problems that might be met in that area.

I do not want to be too long, but I am really concerned about this. For example, the Alberta government has just built a railroad in Alberta. The Alberta government was paying the CNR to build this railroad. They estimated that the cost would be \$28 million. This was in an area similar to this one. The cost ended up at over \$100 million. These figures are well known. I am speaking of the ARR. This gives you some idea of how very fortunate we were, as the Government of Canada, to have this railroad built at the original cost estimate of \$75 million. Many people accuse government enterprises of being rather slipshod in their use of taxpayers' money, but in this particular case I think the CNR, we can say, as representatives of the taxpayers, did not do too bad a job. But we have to assess whether, because of the conditions, they were extremely hard to get along with relative to the contractors.

The question has been asked in relation to the contractors—and I want to bring this out very clearly—why did not the contractors go to court if they felt they had a case, and so on.

Mr. Mahoney is not here today but he dealt with this question at length in Committee proceedings No. 28. Perhaps I should read it. Mr. Mahoney asked Mr. Hatch that very question and Mr. Hatch said this:

I should perhaps finish my story. It will not take me too long. At the end of that contract I lost my banking and my bonding. This is to give you some idea as to what happened.

[Interpretation]

Ce que je veux dire c'est que les conditions étaient exceptionnelles. Ils construisaient un chemin de fer dans des conditions vraiment exceptionnelles dans le nord de l'Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est donc tout à fait logique de s'attendre à ce que ces conditions seraient la cause de problèmes imprévisibles.

Autre chose que je me dois de signaler c'est que le CN a passé six mois ou un an à étudier ce qu'on pourrait appeler «les conditions du terrain». Les entrepreneurs ont dû faire leur soumission dans les deux semaines ils ont dû travailler, préparer tout cela en s'appuyant aux avis des ingénieurs quant aux problèmes qui pourraient se présenter dans ce secteur.

Je ne veux pas prendre trop de temps, mais cette situation m'inquiète. Par exemple, le gouvernement de l'Alberta vient d'aménager un chemin de fer en Alberta. Le gouvernement de l'Alberta payait le CN pour aménager ce chemin de fer. Ils ont prévu que le coût s'élèverait à 38 millions de dollars dans une région à peu près analogue à celle-ci. Le coût a finalement grimpé à 100 millions de dollars. Ces chiffres sont bien connus. Il s'agit des chemins de fer de l'Alberta. C'est pour vous donner une idée de ce qu'il en est. Nous sommes très heureux que le gouvernement du Canada ait pu faire construire ce chemin de fer dans les limites des prévisions qui étaient de 75 millions de dollars. Bon nombre d'entreprises gouvernementales sont l'objet de critiques et sont accusées de gaspiller l'argent des contribuables. Mais dans ce cas-ci, le CN et nous pouvons dire, en tant que représentants des contribuables, que le CNR s'en est assez bien tiré.

Mais les entrepreneurs ont dû faire face des conditions très difficiles, et c'est pourquoi nous devons en tenir compte. On a posé la question, et je dois vous dire cela bien clairement, à savoir pourquoi les entrepreneurs ne se sont-ils pas adressés aux tribunaux s'ils étaient d'avis qu'ils avaient été lésés? Mr. Mahoney, qui n'est pas ici, a longuement parlé de la question dont les détails se trouvent au compte rendu n° 28 des délibérations du Comité. Je devrais peut-être vous lire le passage. M. Mahoney a posé à M. Hatch cette même question qui a répondu en ces termes:

Je devrais peut-être terminer mon histoire. Elle sera brève. A la conclusion de ce contrat j'ai perdu mon compte bancaire et ma garantie. C'est pour vous donner une idée de ce qui s'est produit.

[Texte]

I am reading from page 2390. Then on the next page Mr. Allen asks the question:

MR. ALLEN: Did you even sign any release...?

MR. HATCH: Yes; under pressure, I signed a release of my hold-back. I needed the money and I did sign the release.

1140

You can see the difficult position he was put in. He said he had lost his banking and his bonding. They were holding back the final payment; and he said: "Yes, I signed the release, but I signed it under pressure".

This is the point I wanted to make in case some people use the argument that these people should have gone to court.

They could not very well have gone to court after signing the release really but how did they sign the release. They signed it under pressure. Now here is Mr. Rohl in reply to the same question put by Mr. Mahoney.

MR. MAHONEY: Did you even sign a release, sir?

He goes on to say:

MR. MAHONEY: To the Railway, yes?

MR. ROHL: At the end of the job, yes.

MR. MAHONEY: To get your final payment?

I am reading from page 2392.

MR. ROHL: Yes; to get my final payment?

In other words, they were forced practically to sign a release and you can go on and read the same Committee proceedings, the same addition arose with Mr. Lucas. Mr. Mahoney asked a similar question, page 2395: Mr. Lucas said "No, I signed a clearance". He needed this paper, in order to get the final settlement. He goes on to say:

The cheque was made out to Lucas Construction...

The point is and I am not disputing whether pressure was brought to bear rightly or wrongly, I am just pointing out the fact that these people were under pressure to sign a release; therefore, it is not fair in my estimation to suggest that having signed a release they have no claim. That is the point I am attempting to make here.

[Interprétation]

Le passage que je cite se trouve à la page 2390. A la page suivante M. Mahoney pose la question:

M. ALLEN: Avez-vous jamais signé une libération?

M. HATCH: Oui, mais sous pression. J'avais besoin d'argent et j'ai donc signé le document.

Vous voyez donc la situation délicate dans laquelle il se trouvait. Il a dit avoir perdu sa situation financière et son cautionnement. Ils retenaient le dernier paiement; et il a dit: «Oui j'ai signé le document final, mais je l'ai fait sous la pression.»

C'est ce que je voulais dire au cas où certains diraient que ces gens auraient dû se rendre devant les tribunaux. Ces personnes ne pouvaient pas vraiment se présenter devant les tribunaux après avoir signé cette quittance, car elles l'ont signée sous pression. Mais, M. Rohl, à la même question posée par M. Mahoney, répond à son tour:

M. MAHONEY: Est-ce que vous avez jamais signé une libération, monsieur?

Et il continue en disant:

M. MAHONEY: Aux chemins de fer, oui?

M. ROHL: A la fin du travail, oui.

M. MAHONEY: Pour recevoir le dernier paiement?

Je lis la page 2392:

M. ROHL: Oui, pour obtenir ce dernier paiement.

Donc, ils ont dû signer cette libération définitive, et vous pouvez continuer et lire dans le même compte rendu du Comité, que les mêmes conditions se sont présentées avec M. Lucas. M. Mahoney a posé une question analogue à la page 2395: M. Lucas a dit: «Non, j'ai signé ce document», pour obtenir le dernier versement. Il continue:

Le chèque fut fait au nom de Lucas Construction...

En somme, sans chercher à savoir si on a insisté à tort ou à raison, je signale simplement qu'on a exercé une pression pour faire signer cette libération. Donc, il n'est pas juste d'après moi de laisser entendre qu'après avoir signé cette libération, qu'ils n'avaient plus de motif valable, de réclamation. C'est ce à quoi j'essaie d'en venir.

[Text]

Now we come to the question, what should this Committee really do? Should the Committee bring down a report such as laid out on page 2430 by Mr. Douglas. I just want to read it out to the Committee because I do not think you have your copies yet, and it is not very long. In one particular stage of the proceedings the member for Assiniboia suggested:

That this Committee recommend to the House of Commons that a special commission be set up under Part 1 of the Inquiries Act to investigate allegations made by the five contractors mentioned in the Order of Reference dated June 2, 1969 respecting construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways and to recommend appropriate action.

A great debate arose whether this was the particular time in which this motion should be put. It was suggested that we had not yet heard the railroads and that perhaps we should hear the railroads. In all fairness I think the Committee then decided to hear the railroads and I think this was the proper action. However, having heard the railroads, the only difference—Mr. Nesbitt pointed it out very clearly in Committee proceedings number 30—the difference between this Committee proceedings and a court case is that having heard the railroads, there should have been a greater amount of cross-examination. I well remember having heard the railroads and having heard some conflicting evidence to what we had heard before. I would have liked to have then recalled the contractors of the Great Slave Lake Railway. I would have liked to have recalled them. In a court case you can recall your witness, and put him back on the stand and cross-examine again in the light of the evidence shown up by the other party. This is what we failed to do in the committee.

I am not now suggesting to the Committee that we call back people from the Great Slave Lake Railway contract. I am not really suggesting that but we have to bear this in mind. Mr. Nesbitt pointed that out very clearly in Committee Proceedings number 30. We have not really done that. Not having done that, we have to treat them very, very fairly in my estimation. We have to treat them with fairness, because this is in a sense the court of last resort of the people.

Mr. Chairman, later in that same Committee proceeding you ruled Mr. Douglas' motion out of order; I could have debated it at that particular time. Mr. Douglas had every right to submit that motion. He eventually with-

[Interpretation]

Maintenant, nous en arrivons à la question de ce que ce Comité doit faire alors? Doit-il présenter un rapport comme celui de M. Douglas qui paraît à la page 2430? Je veux simplement en donner lecture au Comité parce que je ne crois pas que vous en ayez une copie encore. Ce n'est pas très long. A un moment donné des délibérations, le député d'Assiniboia a proposé:

Que le Comité recommande à la Chambre des communes qu'une commission spéciale soit constituée en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes pour voir ce qu'il en est des accusations faites par les cinq entrepreneurs, en vertu de l'ordre de renvoi du 2 juin 1969, à l'égard de l'aménagement de la voie ferroviaire du Grand Lac des Esclaves pour le National-Canadien et de recommander que des dispositions appropriées soient prises.

On a alors longuement discuté pour savoir s'il s'agissait du moment de présenter cette motion. Très justement à mon sens, le Comité a décidé d'entendre la thèse des chemins de fer. Le Comité a alors décidé d'entendre les chemins de fer, comme il convenait. Toutefois, après les avoir entendus, la seule différence, comme l'a très bien signalé M. Nesbitt, dans les délibérations no. 30, la seule différence entre les délibérations et celles d'un tribunal, c'est qu'après avoir entendu les chemins de fer, on aurait dû pousser plus loin le contre-interrogatoire. Je me souviens d'avoir entendu les chemins de fer et des témoignages qui contredisaient ce que nous avions déjà entendu. C'est pourquoi j'aurais alors aimé rappeler les entrepreneurs des chemins de fer du Grand Lac des Esclaves, j'aurais aimé les rappeler devant le tribunal, vous pouvez rappeler le témoin et le contre-interroger à la suite des témoignages de l'autre partie en cause. Malheureusement, nous ne l'avons pas fait. Le Comité.

Je ne propose pas maintenant au Comité de rappeler les entrepreneurs des chemins de fer du Grand Lac des Esclaves, mais seulement de tenir compte de cela. M. Nesbitt l'a très bien présenté dans le compte rendu no. 30. Nous ne l'avons pas fait vraiment, et, n'ayant pas fait, il nous faut donc les traiter en toute justice, à mon avis; avec justice et équité, parce qu'il s'agit ici en un sens d'un tribunal de dernier recours de la population.

Monsieur le président, vers la fin des mêmes délibérations de ce Comité vous avez rendu une décision sur la motion de M. Douglas; vous l'avez déclarée irrecevable; j'aurais pu en discuter à ce moment-là. M. Douglas av-

[Texte]

...drew it. We never really voted on it. He eventually withdrew it, which I think was the proper action to take, but it is still there. It is still there in the sense that we can refer to it.

Coming to the end of my remarks, Mr. Trudel in his report said a number of things. In his draft report to the Committee he says this:

• 1145

...your Committee has decided that there are no grounds to recommend a further enquiry,...

Well, I dispute the phrase "no ground". I dispute that very much, with him or with anybody in the Committee because I think we had evidence that Dr. Hardy, for example was not necessarily a neutral witness. He had worked for the railroads before on many occasions. He was not a steady employee of the railroads but he certainly was not a neutral person. He certainly was not a neutral person. Even so, he did present evidence that suggested the back slope caused additional expenses; that the rain and the soil conditions were unforecastable and caused additional problems and they were grounds to some extent.

Mr. Trudel goes on to say that according to Mr. Hardy, Lucas underbid his contract by 40 per cent. Will here again I point out that I could read some evidence, page 2600 of Committee Proceedings 29, suggests to me that Dr. Hardy could be hardly classified as a neutral party to judge whether or not Lucas' contract was 40 per cent underbid. A series of questions asked by Committee members on that particular page suggests quite clearly that Dr. Hardy is not—I am not going to read it to you because I feel I have taken up too much time—is not a neutral party to both the railroads and the contractors.

Mr. Trudel goes on to suggest on page 2642 of the Committee proceedings in his draft report:

The Committee concludes that there is no such prima facie case. It would be irresponsible to recommend a full enquiry...

I am not a lawyer and I do not want to be judging the case, whether or not there is a prima facie case and I am not going to judge

[Interprétation]

tout à fait le droit de présenter cette motion. En fin de compte, il l'a retirée. Nous ne nous sommes jamais prononcés là-dessus en réalité. Il l'a retirée; je pense que c'était tout à fait approprié de sa part de la retirer, mais cette motion est toujours là. Elle est toujours là en ce sens qu'on peut toujours s'y reporter.

Maintenant, j'en arrive à la fin de mes observations. M. Trudel, dans son rapport, a dit un certain nombre de choses. Dans son projet de rapport au Comité, il dit:

...votre Comité a décidé qu'il n'y a aucune raison de recommander une autre enquête,...

Je m'en prends à cette observation, et je m'adresse à lui ou à quiconque du Comité, parce que je crois que nous avons eu des témoignages que M. Hardy n'était pas nécessairement un témoin neutre. Il avait travaillé antérieurement dans les chemins de fer à plusieurs occasions. Il n'était pas un employé régulier des chemins de fer, mais il n'était pas neutre. Il n'était certainement pas neutre. A tel point qu'il a présenté un témoignage qui laisse entendre que cette pente a entraîné des dépenses additionnelles; que la pluie et les conditions du sol étaient imprévisibles et ont entraîné des problèmes additionnels. Donc, il y avait tout de même suffisamment de motifs.

M. Trudel ajoute: que suivant M. Hardy, Lucas a présenté une soumission qui aurait dû être de 40 p. 100 plus élevée qu'elle n'était. A la page 2600 du compte rendu du n° 29 des délibérations du Comité, je fais remarquer que je puis lire des témoignages indiquant que M. Hardy n'était pas neutre, ne peut vraiment pas juger impartialement que la soumission de Lucas était de 40 p. 100 inférieure aux niveau normal. A cette page, une série de questions posées par les membres du Comité indique bien clairement que M. Hardy n'est pas,—non, je ne veux pas vous en donner la lecture, parce que j'ai pris beaucoup trop de temps déjà—n'est pas neutre à l'égard à la fois des chemins de fer et des entrepreneurs.

M. Trudel poursuit en laissant entendre à la page 2642 du compte rendu des délibérations du Comité sur son projet de rapport:

Le Comité termine en disant qu'il n'y a pas là une affaire qui, d'après les premiers témoignages paraît fondée. Il serait irréfléchi de recommander une enquête plus approfondie...

Je ne suis pas avocat et je ne veux pas juger la cause, qu'elle paraisse fondée ou non, je ne veux pas non plus juger s'il y a assez de

[Text]

whether or not there is enough evidence to recommend a full inquiry. That is for the Committee to judge. However, I do suggest that Mr. Trudel is putting the case rather forcefully there in using those words "that there is no such *prima facie* case," to recommend a full inquiry. We, in a sense, have had an inquiry whether you would call it a full inquiry or not, I do not think you would and I do not think I would.

We have had though quite an inquiry. I think while maybe I would not go as far as Mr. Douglas has suggested we should, I would certainly go further than Mr. Trudel has suggested he would. I am not going to move anything at this time but I have something definitely in mind which I would like to suggest to the Committee later on. I really want this Committee to disprove the Senator's remarks. We are not here to do a white-wash job. We are here to give fairness and justice and I believe there are grounds, maybe not, in essence, for a full inquiry but for some kind of an inquiry; some kind of an investigation by a neutral person, by a neutral body acceptable to both parties so perhaps he can go over the costing.

We did not see any of the costing figures. We did not see any of the employment conditions. We had submitted to us a detailed report by the Ginter Construction and some of the conditions were outlined there. Some we have seen and some we have not, but I urge this Committee to prove the Senator wrong and to recommend some kind of an investigation, maybe not a full inquiry, maybe not a court case, maybe a recommendation which we will report in private and not even make public. Let us see if we really can—I end with these remarks—prove the Senator wrong. I urge the Committee to really give this serious thought because the responsibility is ours. Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I agree with Mr. Horner that this Committee should not do any whitewash job and I am interested in hearing his proposal because maybe it will be acceptable. He says it does not go as far as Mr. Douglas' but it goes further than Mr. Trudel's, I suppose the sooner he can give us his proposal the better it might be.

[Interpretation]

témoignages pour recommander une pleine enquête. C'est au Comité de prendre la décision. Toutefois, je dirais que M. Trudel présente la cause d'une façon plutôt violente en affirmant qu'il n'y a pas de «raison bien fondée» de recommander une enquête approfondie. En un sens, nous avons eu une enquête que vous le disiez approfondie ou non je ne crois pas que vous la disiez, ni moi-même.

Nous avons eu toute une enquête et je pense alors que peut-être je n'irais pas jusqu'à dire ce qu'a dit M. Douglas, mais j'irais même plus loin que ne l'a proposé M. Trudel. Je ne veux pas proposer quoi que ce soit maintenant, mais seulement je songe à une procédure bien définie et j'en ferai la proposition plus tard au Comité. Je voudrais vraiment que ce Comité réfute les remarques du sénateur. Nous ne sommes pas ici pour faire un blanchissage. Nous sommes ici pour rendre justice et faire respecter le droit et je pense qu'il y a motif, peut-être pas fondamentalement, d'enquête approfondie, mais tout de même d'enquête d'un certain genre faite par un arbitre neutre, que les deux parties en cause puissent accepter, pour qu'il puisse vérifier la comptabilité, le coût peut-être.

Nous n'avons pas vu les chiffres de l'établissement des coûts. Nous n'avons pas vu les conditions d'emploi. On nous a présenté un rapport détaillé de la Construction Ginter et certaines des conditions des travaux de construction y étaient exposées. Nous avons vu certaines choses et nous n'avons pas vu certaines autres, mais je prie ce Comité de prouver que ce sénateur s'est trompé en faisant ses observations et de recommander qu'il y ait une sorte d'enquête, non pas peut-être une enquête tout à fait approfondie devant un tribunal, mais plutôt une recommandation par laquelle nous ferions rapport dans le privé et, peut-être même pas un rapport public. Voyons si nous le pouvons—je termine par ces remarques—prouver que le Sénateur a tort. Je prie le Comité de prendre sérieusement en considération ceci, car elle touche à notre responsabilité, cela nous incombe de le faire. Merci.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, j'en conviens avec M. Horner que ce Comité n'aurait pas simplement faire un travail de blanchissage et je suis intéressé à entendre sa proposition car elle sera peut-être acceptable. Il dit que cela n'aurait peut-être pas aussi loin que ce que propose M. Douglas, mais plus loin que ce que propose M. Trudel; s'il voulait bien nous donner sa proposition le plus tôt possible, le mieux ce sera.

[Texte]

Mr. Horner: I could give it right now, if you like but I would not move it nor would I distribute it. I could just read what I have hurriedly written out. I will not move it nor distribute it because it is not the final answer and I am not trying to urge the Committee necessarily to accept it.

Mr. Allmand: Perhaps you could put it on the record.

Mr. Horner: To answer Mr. Allmand's question, I am not going to read what I have written here, but I think this Committee could report to the House of Commons that we heard evidence which suggests an investigation, perhaps even a one-man investigation, that man being acceptable to both parties—I think that is important; I think it is very important that man be acceptable to both parties—and that man report to the Minister of Transport in hope that some fair and satisfactory solution to the problem could be reached.

The reason I say that he should report to the Minister of Transport is this. Suppose you had a full inquiry and that inquiry came out against people like Ben Ginter and some of the more fortunate contractors who have some money, that inquiry, no matter how fair, could then be used as evidence in a future court case if Ginter or somebody ever wanted to go to court. That inquiry could be used as evidence against the contractors. I think the Committee would be wise to recommend that somebody report to the Minister of Transport, and if the Minister felt that he wanted to keep their report private, I would even go along with that. This is in light of the fact that if such a report is made public it might jeopardize the contractors from proceeding with their case to the Supreme Court of Alberta, or the Supreme of Canada, whatever it is, and this is what I have in mind. At this time I read out what I have written down, then some of the members of the Committee might think that Horner is up to his old tricks again, he is trying to foist something on us, and I am not really that kind of a guy at all.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I was going to say that I do not think we want to whitewash this problem at all but, on the other hand, Mr. Chairman, I do not think Parliament should be a haven for people who make bad business judgments

[Interprétation]

M. Horner: Je pourrais l'exposer maintenant mais je ne veux ni la proposer ni en faire la distribution. Je veux simplement lire ce que j'ai écrit rapidement. Je ne la présenterai pas en motion ni ne la distribuerai car ce n'est pas la réponse définitive et je n'essaie pas de prier le Comité de l'accepter absolument.

M. Allmand: Peut-être pourriez-vous le faire inscrire au procès-verbal?

M. Horner: Pour répondre à la question de M. Allmand, je ne vais pas me mettre à lire ce que j'ai écrit ici. Je pense que si ce Comité pouvait faire rapport à la Chambre des communes que nous avons entendu des témoignages qui laisseraient entendre qu'une enquête serait utile—peut-être même, une enquête faite par une seule personne, personne que les deux parties en cause puissent accepter. Je pense qu'il est important, même très important, à mon avis, que les deux parties en cause puissent accepter cet arbitre et que cette personne fasse rapport au ministre des Transports, afin d'en arriver à une solution équitable et satisfaisante du problème.

La raison pour laquelle je propose que l'on fasse rapport au ministre des Transports, c'est que si, disons alors, que nous ayons eu une enquête complète et que celle-ci soit défavorable à des gens comme Ben Ginter et certains des entrepreneurs un peu plus fortunés qui ont un peu d'argent, cette enquête même si elle est juste pourrait alors être utilisée comme preuve devant un tribunal. Si Ginter ou quelqu'un avait jamais eu l'idée de se présenter devant un tribunal. Cette enquête pourrait être utilisée comme preuve contre les entrepreneurs. C'est pourquoi je pense que le présent Comité serait sensé de recommander que quelqu'un fasse rapport au ministre des Transports et que si le ministre pensait qu'il voulait garder ce rapport secret, je serais parfaitement d'accord avec lui. À la lumière du fait qu'un rapport public pourrait nuire aux entrepreneurs si jamais ils voulaient disons porter la cause à la Cour suprême de l'Alberta ou du Canada, à l'une des deux. C'est ce que j'ai présent à l'esprit. Si maintenant je lis ce que j'ai écrit alors certains membres du Comité pourraient dire «Bien Horner veut en revenir à ses tactiques habituelles» mais je ne suis pas du tout ce genre de personne.

Le président: M. Allmand.

M. Allmand: Je ne crois pas que nous voulions simplement laisser de côté ce problème et, d'autre part, je ne crois pas que le Parlement doive être le refuge de ces personnes qui font de mauvais jugements dans les affaires

[Text]

or fail to fully utilize the system of courts and law that have been set up in this country. Mr. Horner referred to Senator Argue. I would like to refer to the Leader of the New Democratic Party. When it was suggested in the House of Commons that the problems of the CYC should be referred to a Parliamentary Committee, the Leader of the New Democratic Party got up in the House of Commons on that motion and said that Parliamentary Committees should not be used to witch-hunt or to second-guess institutions that have been set up by Parliament; that they should be more or less free to operate as Parliament set them up, and in this case he was talking about the CYC.

Mr. Horner: On a point of order, I might just point out that he also went on to say—and I think I am correct in this—that there should be a full inquiry...

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Horner: ...into that operation. You really have to add the last...

Mr. Allmand: We can read his remarks in *Hansard*.

The Chairman: Order, please.

Mr. Allmand: I want to go on to say that his point was that when Parliament set up certain institutions to care for problems in Canada and to take them out of the political sphere—and this is what it did—and when Parliament sets up systems of courts and laws it was because it wanted problems to be decided in an impartial and not in a political way. If people are not successful before the courts and we establish precedents where they can come to Parliament each time they are not successful in the system of law and the system of courts...

The Chairman: May we have a little order, please? It is very hard to hear.

Mr. Allmand: ...then I think we are undermining these institutions. People will say to themselves, "I will first try the courts and if I am not successful in the courts, I will then make a lot of political publicity about it and I will go to Parliament". I say that but, on the other hand, I am willing to consider

[Interpretation]

ou encore qui ne parviennent pas à utiliser à plein le système de lois ou de tribunaux que nous avons établi dans ce pays. M. Horner parle du sénateur Argue; j'aimerais maintenant parler moi-même au leader du nouveau parti démocratique. Lorsqu'on a proposé à la Chambre des communes que le problème de la Compagnie des jeunes Canadiens soit déferé à un comité parlementaire, le leader du Nouveau Parti Démocratique, a pris la parole à la Chambre des communes et a dit que les comités parlementaires ne devraient pas être utilisés pour faire une chasse aux socières ou encore pour reviser des institutions établies par le Parlement mais plutôt devraient avoir le droit de fonctionner comme le Parlement les a prévues et dans ce cas-là, il parlait de la Compagnie des jeunes Canadiens.

M. Horner: J'invoque le Règlement. Je ferais simplement remarquer qu'il a aussi poursuivi en disant, et je pense avoir raison de dire ceci, qu'il devrait y avoir une enquête approfondie...

M. Allmand: C'est juste.

M. Horner: ...sur les opérations de cet organisme. Donc il faut vraiment ajouter la dernière partie de ces déclarations...

M. Allmand: On peut lire ses observations au *Hansard*.

Le président: Rappel au règlement, s'il vous plaît.

M. Allmand: Je voudrais poursuivre en disant que ce à quoi ils voulaient en venir c'est que si le Parlement établit certaines institutions au Canada, pour s'occuper de certains problèmes au Canada et pour les retirer de la scène politique et c'est ce qu'il a fait et lorsque le Parlement a établi des tribunaux et des lois c'est qu'il voulait que les problèmes fassent l'objet d'une décision d'une façon impartiale et non pas d'une façon politique. Si on ne réussit pas à intervenir devant les tribunaux et si nous établissons des précédents permettant qu'ils se présentent devant le Parlement chaque fois qu'ils échouent en s'adressant au système judiciaire ou de tribunaux.

Le président: Un peu de silence s'il vous plaît, il est très difficile d'entendre le député qui a la parole.

M. Allmand: ...alors je pense que nous sapons ces institutions. Les gens se diront: «Je vais tout d'abord devant les tribunaux, si je ne réussis pas là, alors j'en ferai un ballon politique et je vais me présenter au Parlement». Je fais cette observation mais, d'autre part, je suis prêt à tenir compte de la proposi-

[Texte]

Mr. Horner's proposal, and I think we should consider it further. These are serious things to consider. I thought when we had this investigation in a Parliamentary committee that we were taking a rather dangerous step because even then I felt we were undermining the legal system and the system of courts. You see, the evidence showed that only one of the contractors even consulted an attorney. I think Mr. Trudel points that out in his proposed report. I think it was only Ginter who consulted an attorney. The others did not even bother to do that.

I do not think we will be doing anything for the stability of the construction industry if we establish a precedent whereby people can bid on contracts and then if, after they bid on them, they lose money that they can then go to Parliament and hope through political means that Parliament will recommend they be reimbursed for the losses they make on their bidding. What will happen to the whole system of bidding?

Mr. Trudel suggests—and I go along with him fully there—that we recommend changes in the CNR contract so there will be greater protection for the contractors.

Mr. Horner: On that very point, Mr. Trudel suggests at the bottom of page 2642:

Recently, the Canadian government introduced certain improvements in their general construction contract which provide for an arbitration procedure...

Today's contract is a different sort of contract than these people had, so in a sense the government has recognized the shortcomings of the original contract that these people operated under. Do you not think that this suggests...

Mr. Allmand: Your suggestion, Mr. Horner, may be acceptable when we hear it in more specific terms, I do not know, but I think...

The Chairman: Mr. Allmand, would you please address yourself to the Chair?

Mr. Allmand: Yes. Are you suggesting some kind of arbitration, Mr. Horner?

Mr. Horner: Yes, certainly.

Mr. Allmand: Then let us hear more about our proposal. In any event, I am very hesi-

[Interprétation]

tion de M. Horner et je pense que nous devrions l'étudier plus sérieusement. Il s'agit là de choses sérieuses à étudier. J'ai pensé que lorsque nous avons eu cette enquête au comité parlementaire que c'était là une étape un peu délicate parce même alors je pensais que l'on minait ni plus ni moins, le système juridique et le système de nos tribunaux. Dans les témoignages on peut voir qu'un seul des entrepreneurs a consulté un avocat, je pense que M. Trudel signale ce fait dans son projet de rapport. Je pense qu'il n'y a que M. Ginter qui a consulté son avocat; les autres ne s'en sont même pas donné la peine.

Je ne crois pas même que l'on travaille en quoi que ce soit à la stabilité de l'industrie de la construction si nous établissons un précédent en vertu duquel on peut faire une soumission pour un contrat et que si à la suite de l'appel d'offre, une fois une soumission présentée et qu'on perd de l'argent on puisse ensuite se présenter au Parlement espérant ainsi par des moyens politiques que le Parlement puisse recommander que l'on rembourse la perte encourue à la suite de ces soumissions. Qu'est-ce qui va arriver avec tout ce système de soumissions?

M. Trudel propose et là je suis parfaitement d'accord avec lui soit que nous recommandions des modifications au contrat du National Canadien pour que l'on puisse assurer une plus grande protection aux entrepreneurs.

M. Horner: Sur ce point-là même, M. Trudel propose, au bas de la page 2642:

«Récemment le gouvernement Canadien a apporté des améliorations dans ces contrats généraux de construction en prévoyant une procédure d'arbitrage...

Donc, aujourd'hui, il s'agit d'un contrat d'un genre différent de ce que ces personnes ont eu et dans un sens, le gouvernement a reconnu les insuffisances des contrats à l'origine en vertu desquels ces personnes travaillaient. Ne pensez-vous pas que ceci veut dire...

M. Allmand: Votre suggestion M. Horner pourrait être acceptable, si nous la replaçons dans un contexte plus spécifique. Je n'en sais rien mais, je pense...

Le président: M. Allmand voulez-vous s'il vous plaît vous adresser au président.

M. Allmand: Oui. Est-ce que vous proposez un genre d'arbitrage M. Horner?

M. Horner: Oui. Certainement.

M. Allmand: Alors détaillez un peu plus votre proposition. De toute façon j'hésite un

[Text]

tant to go beyond what Mr. Trudel has suggested because if we do we will undermine institutions that Parliament has set up and if we set a precedent by doing that, society cannot operate properly and things will be decided on a political basis rather than on an independent and neutral basis.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I think many good points have been expressed by Mr. Horner and Mr. Allmand and I thought that other members might have something to bring up, but in my opinion—and I would like to be impartial in all of this, I am not questioning the type of report we will present to the House of Commons—I think we are just about ready to sit together and start to draft some kind of a report. I am not inclined to go along with either Mr. Horner or Mr. Trudel. We have heard various views and it seems to me that right now we are disposed in many ways to sit down and seriously draft the report. In light of that, Mr. Chairman, I would like to move that we now adjourn until 3.30 p.m. today and that we then sit *in camera* in order to draft our report to the House.

The Chairman: It is moved by Mr. Corbin that this Committee will adjourn until 3.30 p.m. and sit *in camera* this afternoon. Is it agreed?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would certainly agree if it is also understood that there will be ample opportunity before the report is drafted to bring up the points that I think many of us would like to bring up. This may not happen this afternoon; we may have to go into an evening sitting.

Mr. Corbin: I am not suggesting, Mr. Chairman, that the report should be ready by the end of the afternoon. We will listen to all the opinions first. This is what I would like to see happen.

Mr. Horner: You are not suggesting that we sit *in camera* tonight? We will sit *in camera* this afternoon but not necessarily tonight. Am I right in this?

Mr. Corbin: We will sit *in camera* as long as our report is not ready to be presented to the House. This is the intention of my motion.

[Interpretation]

peu à dépasser les cadres de ce qu'a proposé M. Trudel parce qu'alors je dis que nous allons miner les institutions que le Parlement a constituées et que si nous établissons un tel précédent, alors si on prend une décision sur un plan politique de cette façon, la société ne pourra fonctionner convenablement et les décisions se prendront sur des bases politiques plutôt que sur une base de neutralité et d'indépendance.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, je pense que MM. Horner et Allmand nous ont exposé beaucoup de choses intéressantes et j'ai pensé alors que d'autres membres du Comité aussi auraient peut-être des observations à faire; mais en ce qui me concerne voici mes sentiments et j'aimerais bien être impartial dans tout ceci; je ne mets pas en doute le genre de rapport que nous présenterons à la Chambre des communes, mais seulement je pense que nous sommes juste prêts à siéger ici ensemble pour essayer de rédiger un projet de rapport. J'ai tendance à adopter le point de vue de M. Horner et M. Trudel. Nous avons entendu différents points de vue et il me semble que nous sommes maintenant prêts, à bien des égards, à siéger pour rédiger sérieusement un rapport. Donc je voudrais proposer que nous levions la séance jusqu'à 3 heures et demie aujourd'hui et qu'ensuite nous siégeons à huis-clos pour rédiger notre rapport à la Chambre.

Le président: M. Corbin propose au comité de lever la séance jusqu'à 15 h 30 et de siéger à huis clos cet après-midi. Tout le monde est d'accord?

M. Skoberg: Monsieur le président, j'accepterais certainement si nous sommes d'accord pour qu'il soit possible, avant de rédiger le rapport, de signaler ces points que, de nombreux parmi nous, aimeraient présenter. Cela ne se produira peut-être pas cet après-midi, Il nous faudra peut-être siéger ce soir.

M. Corbin: Je ne prétends pas, M. le président que le rapport doit être rédigé en entier cet après-midi. Nous entendrons d'abord toutes les opinions. Voilà ce que j'aimerais.

M. Horner: Vous ne nous proposez pas de siéger à huis clos ce soir? Nous siégerons à huis-clos cet après-midi mais non pas nécessairement ce soir? Ai-je raison?

M. Corbin: Nous siégerons à huis clos jusqu'à ce que le rapport soit prêt à être présenté à la Chambre. C'est là la portée de ma motion.

[Texte]

Mr. Whalen: When we sit *in camera* only members of the Committee are allowed to be present.

• 1200

The Chairman: Just a moment. During an *in camera* meeting only members of the Standing Committee are allowed to be present.

Mr. Whalen: That means that I cannot express my views as a member of Parliament about what I think.

The Chairman: If the Committee agrees, I am quite willing to give Mr. Whalen a chance to say something before we adjourn.

Mr. Allmand: On a point of order, Mr. Chairman. I checked on this point yesterday. I think any member of Parliament can come into a committee when it sits *in camera*. It is only the press and the public who are excluded. I know that when they were preparing the report on The Company of Young Canadians, members of Parliament went into the room. You cannot vote.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, at this point would you let Mr. Whelan take a few minutes now to tell us what he has to say.

The Chairman: Order, please. Let us deal with the motion. If the Committee agrees we will hear Mr. Whelan after.

Mr. Horner: Just hold the motion back.

Mr. Corbin: It has already been made.

The Chairman: Is there unanimous consent that we leave the motion stand for a few minutes to let Mr. Whelan say what he has to say.

Some hon. Members: No.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I believe Mr. Allmand raised a point that should be cleared before we consider any other motion. I think the rulings of the Committee should be cleared up and I think he has the right to attend even *in camera* and to speak. That is a point raised by Mr. Allmand and it should be cleared up before we do anything else.

Mr. Allmand: We have a member here who sat in.

[Interprétation]

M. Whelan: Lorsque nous siégeons à huis clos, seuls les membres du Comité peuvent y assister.

Le président: Une seconde. Seuls les membres du Comité permanent ont le droit d'assister à la séance à huis clos.

M. Whelan: Ceci signifie alors que je ne peux formuler ce que je pense en qualité de député.

Le président: Si le Comité est d'accord, je suis prêt à permettre à M. Whelan de faire ses observations avant que nous ne levions la Séance.

M. Allmand: Au sujet d'un rappel au Règlement, j'ai vérifié ceci hier et je pense que tout député peut assister aux réunions du Comité lorsqu'il siège à huis clos. Ce ne sont que les journalistes et le public qui ne peuvent y assister. Je sais que les députés sont allés à la réunion du Comité de la Radio lorsqu'il préparait le rapport sur la Compagnie des jeunes Canadiens. Vous n'avez pas le droit d'y voter cependant.

M. Portelance: Monsieur le président, est-ce que M. Whelan ne pourrait pas prendre quelques minutes maintenant pour nous dire ce qu'il a à dire.

Le président: Règlement s'il vous plaît. Occupons nous de la motion. Si le Comité est d'accord, nous entendrons M. Whelan après.

M. Horner: Retenez votre motion tout simplement.

M. Corbin: Elle a déjà été présentée.

Le président: Avons-nous le consentement unanime pour retarder la motion de quelques minutes pour laisser M. Whelan parler?

Des voix: Non.

Des voix: Adopté.

M. Trudel: M. le président, je crois que M. Allmand a soulevé un point que nous devrions éclaircir avant d'étudier d'autres motions. Je crois que les règlements du Comité devraient être clarifiés et je crois que le député a vraiment le droit de siéger même si nous sommes à huis clos et de parler aussi. Nous devrions éclaircir le point soulevé par M. Allmand avant de faire quoi que ce soit.

M. Allmand: Il y a ici un député qui a siégé dans ces conditions.

[Text]

Mr. Skoreyko: I did not speak but I sat there.

Mr. Allmand: This is a point that I think should be cleared up, whether or not you are allowed to make your views known, and this could be cleared up very quickly.

The Chairman: Would you leave it to the Chair. I will get information at noon. If not you will have a chance to speak one way or the other Mr. Whelan.

Is the Committee agreed that we adjourn now?

Mr. Allmand: If he does not speak now he will speak later.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would just like to say that unless there is something very urgent in preparing a report and unless there is something that will be brought up in evidence that the public should not hear I have never yet been in favour of any closed meetings. If it is such as the CYC, that is a different situation possibly, but I cannot see that this Committee has reached the stage that the evidence which may still be brought forth should be held in an *in camera* meeting. I would like to make that very clear and I am not going to vote for these.

Mr. Horner: On that point of order, Mr. Chairman, I am not much of a guy to deal *in camera* either but it has been a long established practice that if a committee attempts to draw a report there is generally one, maybe more than one meeting *in camera*. It is not an unusual practice that is being adopted here. I can honestly say that I well remember five, six, seven and eight years ago the Agriculture Committee having many *in camera* sessions.

Mr. Skoberg: My only point, Mr. Chairman, if I may speak just to clarify this situation, is that this Committee as yet have not sat down together and discussed this situation. We have heard evidence but we have not really put our views in print so we can refer to the situation.

The Chairman: That is what we want to be *in camera* to do, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: For what good purpose?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, we did the same thing with the Atlantic Provinces report. It was *in camera* and Mr. Skoberg agreed and sat in on those *in camera* meetings. The purpose of the *in camera* meeting

[Interpretation]

M. Skoreyko: Je n'ai pas parlé mais j'ai siégé dans ces conditions de huis clos.

M. Allmand: Je pense que voilà une question à élucider que vous ayez ou non la permission d'exprimer votre avis, et on pourrait éclaircir la question très rapidement.

Le président: Laissez-moi m'en occuper. J'obtiendrai les renseignements voulus à midi, sinon nous vous donnerons l'occasion de parler d'une façon ou d'une autre, monsieur Whelan.

Le Comité désire-t-il ajourner maintenant?

M. Allmand: S'il ne parle pas maintenant, il parlera plus tard.

M. Skoberg: Monsieur le Président, a moins qu'il y ait urgence à préparer un rapport ou qu'il soit soulevé un témoignage que le public ne doit pas entendre, je n'ai jamais été en faveur de la tenue de réunions à huis clos. La situation de la Compagnie des jeunes Canadiens est peut-être un peu différente mais je ne vois pas du tout que notre Comité en soit arrivé à un point où les témoignages qui pourraient peut-être être soulevés doivent l'être dans une séance à huis clos. Je précise bien ceci et je ne vais pas voter pour ceci.

M. Horner: Pour le même rappel au Règlement, monsieur le président, normalement, je ne suis pas tellement en faveur des réunions à huis clos non plus, mais la procédure est établie depuis longtemps qu'il y a généralement une ou plusieurs réunions à huis clos, quand un Comité essaie de rédiger un rapport. Ce n'est pas inusité que nous le fassions. Je puis le dire honnêtement. Je me souviens, il y a cinq, six, sept, même huit ans, le Comité de l'agriculture avait siégé plusieurs fois à huis clos.

M. Skoberg: Ma seule objection, monsieur le Président, pour éclaircir la situation dans son ensemble, est que le Comité, jusque là, ne s'est pas réuni pour discuter de la situation. Nous avons entendu les témoignages mais nous n'avons vraiment pas exprimé nos opinions par écrit afin de pouvoir nous y référer.

Le président: C'est la raison pour laquelle nous voulons siéger à huis clos, M. Skoberg.

M. Skoberg: A quelle bonne fin?

M. Allmand: Monsieur le Président nous avons fait la même chose avec le rapport de provinces de l'Atlantique. C'était à huis clos et M. Skoberg était d'accord: il a même siégé. La raison d'être de la réunion à huis clos

[Texte]

is that when we... Yes, they were *in camera*.
We sat down for hours over there.

The Chairman: We had three sittings *in camera*.

Mr. Allmand: Once we agreed on more or less a report then we went out of *camera* and we made a motion that it be accepted; then you can put it on your record and take a vote, I think.

Mr. Horner: Then you come back to the Committee and if some member of the Committee does not accept the draft report—I may be that member and believe me you will hear about it—it will go on record, too. It will not be *in camera* then.

Mr. Skoberg: There is nothing on record so we can assess the situation in years to come if this same issue comes up again.

Mr. Allmand: When we go back out of *camera* though you can vote against it and say why you are voting against it or why you are voting for it.

• 1205

The Chairman: The Committee is adjourned until 3.30 this afternoon when we will sit *in camera*.

[Interprétation]

c'est que, justement... Oui, ils siégeaient à huis clos. Nous avions siégé pendant des heures à huis clos.

Le président: Nous avons eu trois séances à huis clos.

M. Allmand: Une foi que nous sommes plus ou moins tombés d'accord pour rédiger un rapport, nous avons présenté une motion pour l'accepter; puis vous pouvez alors la consigner au procès-verbal et voter, je pense.

M. Horner: Puis vous reprenez la séance du Comité et si un membre du Comité n'accepte pas le projet de rapport et je serai peut-être celui-là, vous en entendrez parler, croyez-moi, cela sera consigné aussi. Ce ne sera pas alors à huis clos.

M. Skoberg: Il n'y a rien au compte rendu, de sorte que nous pouvons décider de ce qu'il faudra faire dans les années à venir, si cette même situation se représente.

M. Allmand: Mais, lorsque vous quitterez la séance à huis clos, alors, vous pourrez dire pourquoi vous votez contre ou pourquoi vous votez en faveur.

Le président: La séance est ajournée jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi et nous siégeons à huis clos.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 4

LIBRARY

FEB 10 1970

UNIVERSITY OF TORONTO

TUESDAY, DECEMBER 16, 1969

LE MARDI 16 DÉCEMBRE 1969

MONTREAL, P.Q.

Respecting

Ground transportation at airports
in Canada

Concernant

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: H. Pit Lessard
Vice-Chairman: Charles Turner
and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Forrestall,

Godin,
Guay,
Horner,
La Salle,
Mazankowski,
Portelance,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président:
Vice-président:
et MM.

Pringle,
Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Trudel,
Valade—20.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Suivant l'article 65 (4) b) du Règlement

Mr. Rock replaced Mr. Douglas (Assiniboia) on December 11, 1969.

M. Rock remplace M. Douglas (Assiniboia), le 11 décembre 1969.

Mr. Valade replaced Mr. Cadieu (Meadow Lake) on December 11, 1969.

M. Valade remplace M. Cadieu (Meadow Lake), le 11 décembre 1969.

Mr. La Salle replaced Mr. Downey, on December 11, 1969.

M. La Salle remplace M. Downey, le 11 décembre 1969.

Mr. Alexander replaced Mr. McGrath, on December 11, 1969.

M. Alexander remplace M. McGrath, 11 décembre 1969.

Mr. Mazankowski replaced Mr. Ritchie, on December 11, 1969.

M. Mazankowski remplace M. Ritchie, le 11 décembre 1969.

Mr. McGrath replaced Mr. Alexander, on December 12, 1969.

M. McGrath remplace M. Alexander, 12 décembre 1969.

Mr. Forrestall replaced Mr. McGrath, on December 15, 1969.

M. Forrestall remplace M. McGrath, 15 décembre 1969.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

THURSDAY, November 20, 1969.

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications be directed to examine the subject-matter of ground transportation at airports in Canada; and

That during its consideration of the aforementioned matter, the Committee be empowered to meet in Toronto and Montreal.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le JEUDI 20 novembre 1969

Il est ordonné,—Que le comité permanent des transports et des communications soit chargé d'étudier la question des transports de surface des aéroports au Canada;

Et que, pendant l'étude de la question susmentionnée, le comité soit autorisé à siéger à Toronto et à Montréal.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER,
The Clerk of the House of Commons.

MINUTES OF PROCEEDINGS

[Text]

TUESDAY, December 16, 1969.
(11)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.45 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London East*), Trudel, Valade (19).

Witnesses: Mr. E. T. Asselin, advocate for Diamond Taxicab Association Ltd. and Veterans Taxi Owners Association of Montreal. *From Diamond Taxicab Association Ltd.:* Mr. Russ Newell, President; Mr. Martial Choquette, General Manager; Mr. J. M. Sauvé, Secretary-Treasurer. *From Veterans Taxicab Association of Montreal Inc.:* Mr. Edgar Lanthier, President.

It was moved by Mr. Skoberg,

That the Committee adjourn Wednesday noon and reconvene Thursday morning at 9.30 a.m.

The motion was allowed to stand with the understanding that the Chairman be authorized to appraise the number of briefs to be presented during the hearings as scheduled.

The Chairman introduced Mr. E. T. Asselin, Advocate for Diamond Taxicab Association Ltd. and Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. and Mr. Asselin in his turn introduced officials of the Diamond and Veterans Taxi Associations before reading the brief prepared by his clients.

It was moved by Mr. Pringle,

Resolved,—That the supplement to the brief under discussion and entitled, "A comparison of the cost of various Air Pas-

PROCÈS-VERBAL

[Traduction]

Le MARDI 16 décembre 1969
(11)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h 45. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London-Est*), Trudel, Valade—(19).

Témoins: M. E. T. Asselin, avocat de *Diamond Taxicab Association Limited* et de *Veterans Taxi Owners Association of Montreal*. De *Diamond Taxicab Association Limited:* M. Russ Newell, président; M. Martial Choquette, gérant général; M. J.-M. Sauvé, secrétaire-trésorier. De *Veterans Taxicab Association of Montreal Inc.:* M. Edgar Lanthier, président.

M. Skoberg propose,

Que le Comité s'ajourne mercredi midi pour reprendre ses délibérations jeudi matin à 9 h 30.

La motion est réservée à condition que le président soit autorisé à décider du nombre de mémoires qui seront présentés au cours des audiences prévues.

Le président présente M. E. T. Asselin, avocat de *Diamond Taxicab Association Limited* et de *Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.* M. Asselin présente à son tour les membres de la direction de *Diamond* et de *Veterans Taxi Associations* avant de donner lecture du mémoire préparé par ses clients.

Sur la proposition de M. Pringle,

Il est décidé,—Que le supplément des mémoires en question, intitulé, *Comparaison du coût des différents services de*

senger Transport Services presently available (and proposed) in Montreal with those currently available in New York, Chicago and Toronto", be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix "B").

At 10.45 a.m., the Committee agreed to adjourn for a 10-minute recess.

At 11.00 a.m., the Committee resumed questioning of the witnesses.

The Committee agreed to Mr. Asselin supplying the Committee with a table showing the number of taxis presently in operation in the different Municipalities surrounding Montreal and especially in the vicinity of Dorval Airport.

On motion of Mr. Portelance,

Resolved,—That each Member be allowed a 10-minute questioning period without any interruptions by supplementary questions.

At 12.00 noon, the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 2.00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (12)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 2.10 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*La-Salle*), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London East*), Trudel, Valade (18).

Witnesses: Same as at the morning sitting with the addition of the following: *From West Island Transportation Limited:* Mr. A. J. Rochette, President; Mr. A. E. Green, Secretary-Treasurer.

Questioning of the witnesses from the Diamond and Veterans Taxi Associations continued.

transport aux services des passagers aériens, (présentement offerts et qui pourraient être offerts) à Montréal, avec ceux présentement en application à New York, Chicago et Toronto, soit imprimé en annexe aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (Voir Appendice «B»).

A 10 h 45, le Comité accepte de prendre une pause de dix minutes.

A 11 h, le Comité reprend ses délibérations.

Le Comité permet à M. Asselin de fournir un tableau qui indique le nombre de taxis qui circulent actuellement dans les différentes municipalités avoisinantes de Montréal et plus particulièrement dans les environs de l'aéroport de Dorval.

Sur une proposition de M. Portelance,

Il est décidé,—Que tous les membres du Comité auront droit à une période de questions de dix minutes qui ne sera interrompue par aucune question complémentaire.

A midi, au cours de l'interrogatoire des témoins, la séance est levée jusqu'à 2h. de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (12)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 h 10 de l'après-midi. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*La-Salle*), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London-Est*), Trudel, Valade—(18).

Témoins: Les mêmes témoins que ce matin et les témoins suivants: *De West Island Transportation Limited:* M. A.-J. Rochette, président; M. A. E. Green, secrétaire-trésorier.

On continue à interroger les témoins des Associations de taxis Diamond et Veterans.

At 3.45 p.m. the Committee agreed to adjourn for a fifteen minute recess.

At 4.05 p.m., the Committee resumed questioning of the witnesses.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and in turn the advocate for the Veterans and Diamond Taxi Associations. Mr. Asselin, expressed his appreciation to the Committee for the manner the meetings were conducted and for the opportunity given them to make their views known.

The Chairman then introduced officials of the West Island Transportation Ltd.

Mr. A. J. Rochette, President, read into the evidence the representations of his Company.

It was agreed that a letter addressed to the Regional Director of Air Services, Department of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "C"*).

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were excused.

At 6.08 p.m., the Committee adjourned until 9.00 a.m. Wednesday, December 17, 1969.

A 3 h 45, le Comité accepte de faire une pause de quinze minutes.

A 4 h 05, le Comité reprend l'interrogatoire des témoins.

Le président remercie les témoins du témoignage qu'ils ont donné. M. Asselin, l'avocat des Associations de taxis Veterans et Diamond, félicite le président du Comité de la manière dont les réunions ont été menées et remercie les membres du Comité de l'occasion qu'on leur a donnée de faire connaître leurs vues.

Le président présente ensuite les membres de la direction de la *West Island Transportation Limited*.

M. A.-J. Rochette, président, lit à titre de témoignage, les représentations de sa compagnie.

Il est convenu qu'une lettre adressée au directeur régional des services de l'air, ministère des Transports, soit imprimée en annexe aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «C»*).

Le président remercie les témoins d'être venus témoigner et leur permet de se retirer.

A 6 h 08, le Comité s'ajourne jusqu'à 9h du matin le mercredi 17 décembre 1969.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 16 décembre 1969

● 0948

Le président: Mes chers amis, je vois que nous avons quorum. Pour débiter, je voudrais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui ont des mémoires à nous présenter ce matin.

To begin with, I would like to welcome all of you who have briefs to present to the Standing Committee on Transport this morning.

We have as the first witness...

Le premier mémoire de ce matin nous est présenté par deux associations de propriétaires de taxis, la *Diamond Taxicab Association Ltd* et la *Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.* Et c'est un de nos anciens collègues, M^e Edmond Asselin, qui nous présentera le mémoire. Je demanderais à M. Asselin d'identifier les témoins qui sont avec lui ce matin.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would like to move at this time that this Committee adjourn Wednesday noon to reconvene Thursday morning, if necessary.

The Chairman: Could we know for what purpose, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I believe both opposition parties, Mr. Chairman, have affairs that they should attend on Wednesday evening in Ottawa. I think possibly we could complete our business here before then, but I would like to suggest, out of due deference to the whole affairs of Parliament Hill, that we do adjourn on Wednesday noon and reconvene on Thursday morning, if that is necessary.

The Chairman: It is pretty hard, Mr. Skoberg, to estimate how many briefs we will have. As a matter of fact I received some briefs this morning and people telephoned me this morning to ask if they could be heard on Wednesday. As you know we do not sit at night, Wednesday night is a free night for everyone of you. If we do complete our work by Wednesday, I will be very glad to adjourn, but as you said, we have a full day scheduled for tomorrow morning and tomorrow afternoon.

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, December 16, 1969

The Chairman: My dear friends, I see that we have a quorum, and to start I should like to welcome all those who have briefs to present to us here this morning.

Tout d'abord, je désire remercier tous ceux qui ont un mémoire à présenter au Comité permanent des transports, ici ce matin. Nous avons comme premier témoin...

The first brief this morning is presented by two taxi owners' associations, the Diamond Taxicab Association Limited and Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. And to present this brief we have one of our former colleagues, Mr. Edmond Asselin, and I would ask Mr. Asselin to identify the witnesses who are also with him.

M. Skoberg: Monsieur le président, je voudrais proposer maintenant que ce Comité lève sa séance mercredi midi pour revenir jeudi matin, s'il le faut.

Le président: Pourrions-nous savoir pourquoi M. Skoberg?

M. Skoberg: Je pense que les deux partis de l'opposition, monsieur le président, ont à s'occuper d'affaires mercredi soir à Ottawa. Peut-être pourrions-nous terminer nos travaux ici, avant cette date mais je voudrais vous proposer, vu ce qui se déroule sur la colline du Parlement, de lever la séance mercredi à midi, pour revenir jeudi matin, s'il le faut.

Le président: Il est assez difficile M. Skoberg de savoir au juste combien de mémoires nous entendrons. J'ai même reçu certains mémoires ce matin et on m'a téléphoné ce matin pour me demander si nous pourrions les entendre mercredi. Comme vous le savez, on ne siège pas le soir; mercredi soir est une soirée libre pour vous tous et si nous terminons nos travaux mercredi, je me ferai un plaisir de lever la séance. Mais comme vous le dites pour demain matin et demain après-midi, nous avons le programme complet d'une journée à respecter.

[Text]

Mr. Skoberg: But my motion was to adjourn Wednesday noon and to reconvene Thursday morning, if necessary. What you are saying, Mr. Chairman, really is not pertinent to the motion that I was speaking about.

The Chairman: Your motion is in order. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, there are several factors that may affect this motion. As you said, it will depend on the number of briefs. Could we maybe wait until early tomorrow morning when we reconvene and can see how we have proceeded to vote on this motion? We will then know how many briefs we have and can make the decision tomorrow morning. In the meanwhile you, as Chairman, could consult with Mr. Skoberg and the fellows in the Opposition to see what we could do to get our work done probably in a more efficient way.

An hon. Member: That is a good suggestion.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Are you all agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Leave it up to me and tomorrow we will decide. Will you allow your motion to stand, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: That is fair enough.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Asselin.

Mr. Allmand: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: I have two other points of order. First, I wonder if you could request the other people who are to present briefs, since we are now in Montreal, to give them to us maybe a little sooner than was the case this morning. In other words, if you have briefs for this afternoon, for tomorrow or for Thursday, could they be distributed to us so that we could read them before the meetings start, as it would help us in that we will not waste time while the hearings are going on.

My second point of order is that I understand the press representatives have found

[Interpretation]

M. Skoberg: Mais, ma motion était de lever la séance mercredi à midi pour revenir jeudi matin si besoin est. Ce que vous dites en réalité, monsieur le président, ne se rapporte pas vraiment à cette motion dont je vous parle maintenant.

Le président: Votre motion est recevable. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, il y a différents facteurs qui pourraient changer cette motion. Comme vous le dites, tout dépend du nombre de mémoires. Est-ce qu'on ne pourrait pas attendre peut-être jusqu'à demain matin, lorsque nous reviendrons afin de voir combien nous avons progressé, avant de proposer l'adoption de cette motion? Afin de voir combien de mémoires nous avons à étudier et nous pourrions prendre une décision demain matin. Entre-temps, vous, en tant que président, pourriez consulter M. Skoberg et les autres représentants de l'opposition et voir ce que nous pouvons faire pour terminer notre travail peut-être d'une façon plus efficace.

Une voix: C'est une bonne idée.

Des voix: D'accord.

Le président: Vous êtes tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Alors laissez-moi ce soin et demain matin nous déciderons ce qu'il en sera. Acceptez-vous que votre motion soit réservée, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: J'accepte.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Asselin.

M. Allmand: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Allmand: Monsieur le président, j'aurais deux autres observations à faire sur le Règlement. Est-ce que vous ne pourriez pas demander aux autres personnes qui présentent des mémoires, vu que maintenant nous sommes à Montréal, de nous les faire parvenir peut-être un peu plus tôt que ce matin. En d'autres termes si vous avez les mémoires de ce après-midi ou de demain, ou de jeudi, l'or pourrait les distribuer maintenant pour que nous puissions en faire lecture avant le début de la réunion, ce qui nous aiderait beaucoup et l'on ne perdrait pas tout le temps pendant les audiences.

Deuxièmement au sujet du Règlement, si je comprends bien, est que les journalistes, ici

[Texte]

that the facilities are not as convenient as they would have wished. They have asked if there could be more telephones installed in the room. They are working at a great disadvantage. I wonder if you could speak with the authorities here at the Harbours Board to see if we could have more telephones.

The Chairman: If you will leave it with me, I will have a word with Mr. Beaudette in a few minutes and we will try to accommodate those people as much as we can.

Mr. Allmand: Very good.

The Chairman: Before we start, is the Committee agreed that we will let this gentleman take a picture? We will give him two or three minutes for this purpose. Is it agreeable to all the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Sauvageau, if you want to take the picture right away, you may do so.

Thank you very much. Mr. Asselin, would you like to proceed?

Mr. E. T. Asselin (Advocate): Mr. Chairman, I have the honour today of representing the Diamond Taxicab Association Ltd. and the Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. Several of their officers and members are with us today and perhaps, as I introduce you gentlemen to the Committee, you might stand for ease of identification. On my left is Mr. W. R. Newell, President of the Diamond Taxicab Association. On my immediate right is Mr. Edgar Lanthier who is the President of the Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. Next to him is Mr. Martial Choquette, General Manager of the Diamond Taxicab Association; on his right is Mr. Samuel Kantor, Vice-President, Diamond Taxicab Association; on his right, Mr. Jacques Sauvé, Secretary-Treasurer, Diamond Taxicab Association, and on his right Mr. Édouard Latreille, Director of the same association.

May I have your permission to continue with our brief, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Asselin.

Mr. Asselin: Perhaps before going into the brief I would have one or two short remarks to make, the first of which would be to welcome all of you to Montreal on behalf of the taxi owners that we represent this morning. It has been many years—I cannot remember

[Interprétation]

ont découvert que les services ne sont pas aussi appropriés qu'ils ne le pensaient. Ils ont demandé, entre autres, s'il ne pourrait pas y avoir un plus grand nombre de téléphones. Cela leur nuit beaucoup. Pourriez-vous, s'il vous plaît, consulter les autorités du Conseil des ports nationaux, pour savoir si nous ne pourrions disposer de plus de téléphones.

Le président: Laissez-moi ce soin et je vais rencontrer M. Beaudette dans quelques instants. Nous allons essayer de leur donner satisfaction dans la mesure du possible.

M. Allmand: Merci beaucoup.

Le président: Avant de commencer, le Comité accepte-t-il de permettre à ce journaliste de prendre une photo? Nous lui accorderons deux ou trois minutes à cette fin. Cela convient-il à tous les membres du Comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Sauvageau, si vous voulez prendre une photo immédiatement, vous en avez la possibilité.

Merci beaucoup. Maintenant, monsieur Asselin, si vous voulez commencer?

M. E. T. Asselin (avocat): Monsieur le président, j'ai l'honneur aujourd'hui de représenter la *Diamond Taxicab Association Ltd.*, et la *Veteran Taxi Owners Association of Montreal Inc.* Plusieurs des membres de leur Conseil de direction et de leur personnel sont ici avec nous aujourd'hui et alors que je les présente au Comité, peut-être pourraient-ils se lever pour que nous puissions les voir.

À ma gauche, M. W. R. Newell, qui est président de la *Diamond Taxicab Association Ltd.* À ma droite, M. Edgar Lanthier, président de la *Veterans Taxi Owners Association of Montreal*. Près de lui M. Martial Choquette, directeur général de la *Diamond Taxicab Association*; à sa droite, M. Samuel Kantor, vice-président de la *Diamond Taxicab Association*; à sa droite, M. Jacques Sauvé, secrétaire-trésorier de la *Diamond Taxicab Association*; et à sa droite, M. Édouard Latreille, directeur de la même association.

Alors, est-ce que vous me permettez de poursuivre la présentation de mon mémoire, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur Asselin.

M. Asselin: Peut-être qu'avant de vous donner mon mémoire, j'aurais une ou deux brèves observations à faire, dont la première serait de vous accueillir tous à Montréal au nom des propriétaires de taxi que nous représentons, ici ce matin. Il y a bon nombre d'an-

[Text]

how long—since this permanent Committee of the House of Commons sat in Montreal and it is a great honour for us to be the first to be heard by the Committee in Canada's metropolis, its biggest city, and perhaps the one with the biggest problem, certainly in the taxi industry.

The second remark I would like to make is an apology to Mr. Chairman and members of the Committee for our failure to distribute copies of the brief prior to the meeting or sufficiently in advance of the meeting to allow you to digest it. Unfortunately, the notice that we received was very brief, barely eight or ten days, and while studies had been initiated, we had to rush to prepare it and it was only finished last night in a form which could be distributed to you.

For the same reason, Mr. Chairman, we would like to reserve the right return before your Committee prior to the conclusion of your hearings some time in January or February if there are some subjects which the brief may not have covered and on which the Committee might like to have our additional suggestions.

The brief is addressed to the Committee on behalf of both associations and is as follows.

Diamond Taxicab Association was established in 1921 and was incorporated as Diamond Taxicab Association Ltd. by Letters Patent of the Province of Quebec in 1925. Its membership is composed solely of owners of 1,750 taxicabs. It is the largest organization of its type in North America, and our general manager, I might add, thinks that it is the largest organization of its type in the world.

Veterans Taxi Owners Association of Montreal, Inc. was established in 1946 and provides services to owners of 350 taxicabs.

The head office of both Companies is located at 3600 Hôtel de Ville Street in the City of Montreal and combined, the members of the Companies own 2,100 taxicabs and employ in excess of 6,000 chauffeurs.

The taxicabs of both Associations carry over 25 million passengers per year. These motor vehicles comprise approximately one-half of the taxicabs licensed to carry on business in Montreal.

[Interpretation]

nées, je ne me souviens pas au juste depuis quand—vu que le présent Comité permanent de la Chambre des communes a siégé à Montréal et c'est un véritable honneur pour nous d'être les premiers à se faire entendre par le Comité dans cette métropole canadienne, la plus grande ville et peut-être celle qui connaît les plus grands problèmes, sûrement pour ce qui est de l'industrie du taxi.

Une deuxième remarque que je voudrais vous faire est de m'excuser auprès du président et des membres du Comité du fait que nous n'avions pas su vous distribuer des copies de notre mémoire avant la réunion pour vous permettre de bien en comprendre, de bien en saisir la portée. Malheureusement, le préavis que nous avons reçu fut très bref, à peine 8 ou 10 jours, et alors que des études avaient déjà été commencées, nous avons dû faire diligence pour le préparer et ce n'est qu'hier soir que nous en avons terminé la rédaction sous une forme distribuable.

C'est aussi pour cette raison, monsieur le président, que nous aimerions avoir le droit de revenir devant votre Comité, avant que vous n'ayez terminé vos audiences disons, en janvier ou en février, pour traiter des sujets qui ne sont peut-être pas inclus dans ce mémoire, et pour lesquels le Comité aimerait peut-être avoir des suggestions additionnelles.

Le mémoire est présenté au Comité au nom des deux associations. Il est libellé comme suit:

Diamond Taxicab Association a été fondée en 1921 et incorporée sous le nom de Diamond Taxicab Association Ltd. par lettres patentes de la province de Québec en 1925. L'Association est formée exclusivement de propriétaires de 1,750 taxis. C'est la plus grande organisation du genre en Amérique du Nord, et notre directeur général croit que c'est la plus importante dans son genre au monde.

Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. a été fondée en 1946 et dispense ses services aux propriétaires de 350 taxis.

Le siège social des deux compagnies est situé au 3600, rue Hôtel-de-Ville dans la ville de Montréal et les membres des deux compagnies combinées sont propriétaires de quelque 2,100 taxis et emploient plus de 6,000 chauffeurs.

Les taxis de ces deux associations transportent plus de vingt-cinq millions de passagers par année. Ces véhicules représentent approximativement la moitié ($\frac{1}{2}$) des taxis licenciés pour ce genre de commerce dans le district de Montréal.

[Texte]

These taxicabs, next to the Montreal Transportation Commission, constitute the most important means of transportation in the region of Montreal.

The primary purposes of the two Associations is to provide taxicab owners with the following services: radio and telephone communications; taxi stands and concessions; credit and accounting facilities; supervision of taxi operations; the establishment and/or enforcement of norms concerning: (i) the condition and cleanliness of motor-vehicles; (ii) the comportment and ability of chauffeurs; (iii) rates and tariffs; (iv) compliance with municipal and provincial regulations; and these additional services: publicity and trade marks; representation at various levels of government regarding conditions in the industry, and insurance. It should be noted that each vehicle is required to have at least \$100,000 public liability insurance whereas the minimum Quebec requirement is \$35,000.

Problems at the Montreal International Airport

At the present time, the only services available for ground transportation of passengers from the Montreal International Airport are high cost luxury limousines which we describe as a car plus liveried chauffeurs, and an autobus service. At busy hours of the day or night, present facilities are unable to supply a sufficient number of vehicles to satisfy the requirements of the travelling public.

The passenger who wishes to take a luxury limousine from the airport is charged a flat rate based on his destination. A passenger who does not wish to spend this amount of money must take the bus service into Montreal. This bus service has a limited route and is obviously not convenient to all passengers.

In view of the foregoing, the passenger is often obliged to wait for proper service and to pay a high cost for individual car transportation.

Passenger ticketing and baggage services are frequently congested at the airport causing frustrating and costly delays to passengers and airlines.

The full range of ground transportation available to the general public elsewhere is unavailable to the public at the Montreal International Airport.

Problems Within the General Region of Montreal

Presently, the bus and limousine service is available at some hotels in Montreal. The bus

[Interprétation]

Après la Commission de Transport de Montréal, ces taxis constituent le moyen de transport le plus important dans la région de Montréal.

La principale raison d'être de ces deux associations est de fournir les services suivants aux propriétaires de taxis: communications téléphoniques et radiophoniques; postes de taxi et concessions; crédit et service de comptabilité; surveillance de l'exploitation des taxis; détermination et application des normes qui ont trait: (i) à l'état et à la propriété des véhicules-moteurs; (ii) au comportement et à l'habileté des chauffeurs; (iii) aux taux et tarifs; (iv) à l'observance des règlements municipaux et provinciaux; et les services suivants: la réclame et les marques de commerce; la représentation auprès des différents gouvernements en ce qui a trait aux conditions qui affectent leur industrie; et l'assurance. On doit noter que chaque véhicule doit être couvert pour au moins \$100,000 de responsabilité publique alors que le minimum requis au Québec est de \$35,000.

Les problèmes à l'aéroport international de Montréal

Actuellement, les seuls services de transport du sol à la disposition des passagers à l'aéroport international de Montréal sont des services coûteux de limousine de luxe (auto et chauffeur en livrée) et un service d'autobus. Aux heures d'affluence, tant le jour que la nuit, les services actuels n'ont pas à leur disposition un nombre de véhicules suffisant pour répondre à la demande des voyageurs.

Le passager qui désire faire usage du service de limousine de luxe doit payer un taux fixe basé sur sa destination. Le passager qui ne veut pas dépenser ce montant doit utiliser l'autobus pour se rendre à Montréal. Ces autobus doivent suivre une route prédéterminée qui, évidemment, n'accommoder pas tous les passagers.

Conséquemment, les voyageurs sont souvent forcés d'attendre avant que le service approprié ne soit disponible et doivent payer un coût élevé pour le transport individuel par automobile.

Les services de billets et de bagages sont souvent encombrés à l'aérogare, causant ainsi des retards ennuyeux et coûteux tant pour les passagers que pour les lignes d'aviation.

À l'aéroport international de Montréal, la gamme complète des transports de surface offerts ailleurs n'est pas à la disposition du public voyageur.

Le problème dans la région de Montréal en général

Actuellement, les services de limousine et d'autobus sont disponibles à certains hôtels à

[Text]

service makes several stops en route to the airport. The public is charged a flat rate for the luxury limousine service and for the bus service. The public in the general region of Montreal may also utilize a metered taxicab to go to the Montreal International Airport, but the taxicab driver charges the passenger a flat rate at the present time because the metered taxicab is not permitted to pick up any passenger at the airport unless, of course, he orders it by telephones in advance and, therefore, must return empty from the airport.

The Montreal International Airport processes air passengers and freight to and from a vast region comprising approximately 3 million people. The problem at the present time is to establish an adequate, convenient and economic means of ground transportation to and from the airport. As there are more than 30 municipalities in the Greater Montreal area, it would be, in our opinion, inappropriate for this Committee to take a narrow jurisdictional view in order to solve the ground transportation problem.

And now for our suggestions:

1. Supervised Taxicab Stands at the Montreal International Airport

Diamond Taxicab Association Ltd. and Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. acting jointly should each be accorded a supervised stand at the Montreal International Airport.

(a) Each would agree to pay the Department of Transport a negotiated annual fee for this concession;

(b) The two companies would guarantee to provide a metered taxicab service both to and from the Montreal International Airport, which service will reduce the cost of ground transportation to the public by more than 30 per cent;

(c) Each Association would guarantee the availability of taxicabs at their supervised airport stands on a 24-hours basis to meet all requirements including peak hour requirements;

(d) Each association will guarantee the comportment of its chauffeurs and the condition and cleanliness of the taxicabs entering its supervised stand at the Montreal International Airport;

(e) Each Association will provide supervisory personnel at the airport to make certain that the chauffeurs and taxicabs at the airport taxicab stands

[Interpretation]

Montréal. Les autobus s'arrêtent à plusieurs endroits en route vers l'aérogare. Le voyageur doit payer un taux fixe pour le service de limousine de luxe et/ou pour le service d'autobus. Les gens de la région de Montréal en général, peuvent aussi utiliser des taxis munis de taximètres pour se rendre à l'aéroport international de Montréal mais le chauffeur de taxi impose actuellement un taux fixe car on ne lui permet pas de laisser monter des passagers à l'aérogare (à moins qu'il ne les ait prévenus à l'avance par téléphone) de sorte qu'il doit revenir à vide. L'aéroport international de Montréal dessert un vaste territoire habité par quelque 3 millions de personnes tant pour le service des voyageurs que pour le transport des marchandises. Le problème actuel consiste à pourvoir l'aérogare de moyens de transport adéquats, économiques et commodes dans les deux sens. Comme il y a plus de trente (30) municipalités dans la région métropolitaine de Montréal, il ne conviendrait pas que ce comité s'arrête au seul aspect juridictionnel pour trouver la solution à ce problème de transport au sol.

Passons-en maintenant à nos propositions:

1. Postes surveillés à l'aéroport international de Montréal

Un poste de taxi surveillé, à l'aéroport international de Montréal, devrait être accordé à chacune des deux associations qui agissent ici conjointement, soit Diamond Taxicab Association Ltd. et Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.

a) Pour cette concession, chacune d'elles consentirait à verser au ministère des Transports un loyer annuel restant à fixer;

b) Les deux compagnies garantiraient un service de taxis dont les frais seraient établis au taux du taximètre pour aller à l'aéroport international de Montréal et en revenir. Ce service permettrait au public d'économiser plus de 30 p. 100 sur le coût du transport au sol;

c) Chaque association garantirait la disponibilité de taxis à son poste surveillé à l'aérogare vingt-quatre heures par jour de façon à répondre à toute demande même aux heures de pointe;

d) Chaque association garantirait la conduite de ses chauffeurs, ainsi que la bonne condition et la propreté des voitures qui auraient accès à son poste surveillé à l'aéroport international de Montréal;

e) Dans le but de s'assurer que se taxis se conforment à tous les règlements qui pourraient être déterminés par le ministère des Transports, chaque associa

[Texte]

conform to any regulations which the Department of Transport may determine;

Air passengers at Montreal International Airport will then have a choice between luxury limousines, metered taxicabs and autobuses. There would be enough vehicles available at all times to provide ground transportation from the airport to all destinations in the Montreal region.

2. Air Passenger Terminus in Downtown Montreal

At the present time, ground transportation service from Montreal to the airport is haphazard. The autobus and limousine services stop at some hotels and intermediate points en route to the airport. The general travelling public is forced to go to one of these places in order to obtain bus service. The hotels and/or stopping points do not provide passenger facilities which meet modern requirements and people are forced to wait under conditions which are, at times, unsatisfactory or unpleasant in order to utilize the bus transportation to the airport.

We suggest that the Department of Transport establish an air passenger terminus at a convenient and central point in the Montreal region serviced by the metro, public transportation, taxis, buses and private cars.

3. The Terminus should provide the following facilities:

(a) direct non stop 24-hour low cost autobus service to and from the terminus and the Montreal International Airport;

(b) airline offices for the purposes of checking luggage through to destination and ticketing facilities;

(c) customs and immigration offices;

(d) telecommunication services;

(e) restaurants, storage, locker, rest-room, waiting room and any other facilities required by modern standards.

The establishment of this air passenger terminus in downtown Montreal would alleviate congestion at the airport as fewer vehicles would be required to travel to the Montreal International Airport and fewer passengers would have to wait in line at the ticket counters at the airport.

[Interprétation]

tion maintiendrait un personnel de surveillance à son poste de l'aérogare.

Les voyageurs qui utilisent l'avion auront alors le choix à l'aéroport international de Montréal entre les limousines de luxe, les taxis munis de taximètres et les autobus. Il y aurait toujours assez de véhicules disponibles à l'aérogare pour accommoder tous les voyageurs quelle que soit leur destination dans la région métropolitaine.

2. Terminus pour voyageurs par avion au centre de la ville

Actuellement, le transport au sol à Montréal à l'aérogare est peu satisfaisant. Les autobus et les limousines s'arrêtent à certains hôtels et à certains endroits intermédiaires sur la route de l'aérogare. Le public voyageur doit se rendre à ces endroits pour utiliser le service d'autobus. Les hôtels et/ou autres points d'arrêt n'offrent pas aux passagers les services répondant aux critères modernes et les gens sont forcés d'attendre dans des conditions souvent peu convenables ou même désagréables afin d'utiliser le service d'autobus qui les conduit à l'aérogare.

Nous préconisons donc que le ministère des Transports établisse un terminus pour passagers par avion à un endroit commode et central dans la région de Montréal, un endroit desservi par le métro, les transports en commun, les taxis, les autobus et les automobiles privées.

3. Le terminus devrait offrir les services suivants:

a) un service d'autobus en opération vingt-quatre heures par jour, à coût modique, sans arrêt, allant directement du terminus à l'aéroport et vice-versa

b) des bureaux mis à la disposition des compagnies d'aviation aux fins de consignation et d'acheminement des bagages directement vers leur destination ainsi qu'un service de vente de billets;

c) des bureaux de douane et d'immigration

d) des services de télécommunications;

e) des restaurants, entrepôts, casiers salles de repos, salles d'attente et tout autre service répondant à des critères modernes.

La création de ce terminus pour passagers par avion aurait pour effet de diminuer la congestion à l'Aérogare car un moins grand nombre de véhicules aurait à faire la navette entre la ville et l'Aéroport International de Montréal; d'autre part, moins de voyageurs auraient à faire la queue aux comptoirs de billets de l'Aérogare.

[Text]

Now some conclusions. Most airlines provide first and economy class passage to its clients. There is no reason why the same option cannot be given with respect to ground transportation to and from the Montreal International Airport.

At the present time, we are faced with the illogical situation whereby taxicabs are considered to be good enough or acceptable to carry passengers both in the Montreal region and to the airport but are not considered to be good enough or acceptable to carry passengers from the Montreal International Airport to any destination.

If our suggestions are accepted, a metered taxicab service would be made available to and from the airport. The problem of returning empty from the airport would be eliminated and most important, the considerable savings realized would be passed on to the consumer. Furthermore, the air passenger terminus in downtown Montreal would serve as a focal point for passengers utilizing the Montreal International Airport, thus reducing airport congestion while providing fast, low-cost ground transportation to and from the airport.

This has been respectfully submitted, Mr. Chairman, today on behalf of the Diamond Taxicab Association Ltd. and the Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.

I might add, Mr. Chairman, in response to a question that the brief is in both languages. I think in most cases members have copies. The English text is first and the French text is second, not in order of importance necessarily.

Le président: Je voudrais vous remercier, monsieur Asselin, de votre mémoire et de l'avoir si bien expliqué. Je sais que vous êtes à la disposition des membres du Comité pour répondre à certaines questions qui vous seront peut-être posées.

M. Asselin: Les présidents, les vice-présidents et certains des officiers et directeurs des deux associations sont ici aujourd'hui et à votre disposition. Pour vous aider, monsieur le président, je pourrais désigner ceux qui seraient en mesure de répondre aux différentes questions qu'on demandera.

Le président: Très bien.

Mr. Pringle:

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman, may I congratulate the gentlemen, Mr. Asselin and the associations for their brief. It is very

[Interpretation]

Nous en arrivons maintenant aux conclusions. La plupart des compagnies d'aviation offrent à leurs clients un service de première classe et un service économique. Pourquoi la même option ne serait-elle pas offerte quant au transport par route à l'aller et au retour de l'aérogare.

Comment peut-on soutenir que la situation actuelle est logique alors qu'on considère que les taxis sont un moyen de transport acceptable tant dans la région de Montréal que pour le trajet vers l'Aérogare alors qu'ils deviennent inacceptables lorsqu'il s'agit de voyager de l'Aérogare de Montréal vers toute autre destination.

Si notre suggestion est acceptée, un service de taxi dont le coût serait basé sur le taximètre pourrait être mis à la disposition du public pour aller et pour revenir de l'Aérogare. Le problème du retour à vide serait éliminé et, ce qui est de la plus grande importance, le consommateur profiterait de l'économie ainsi réalisée. De plus, le terminus pour voyageurs par avion au centre de Montréal servirait de point de rassemblement réduisant ainsi l'encombrement à l'aérogare tout en mettant à la disposition du public voyageur un service de transport de surface rapide et peu coûteux.

Le présent mémoire est respectueusement soumis au nom de la Diamond Taxicab Association Ltd. et de la Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.

Nous avons, en réponse à une question présentée ce mémoire dans les deux langues, et je pense que tous les membres du Comité ont les deux copies, en anglais et en français.

The Chairman: I would like to thank you, Mr. Asselin, for having so well explained your brief and now I know that you are at the disposal of members of the Committee in order to answer certain questions which might perhaps be put to you.

Mr. Asselin: The Presidents, Vice-Presidents and certain officers and directors of both Associations are here today and at your disposal. In order to help you, Mr. Chairman, I could point out to you those who would be able to answer the questions when they are put to us.

The Chairman: Very well.
Monsieur Pringle.

Mr. Pringle: Merci beaucoup monsieur président. Permettez-moi de féliciter M. Asselin de la présentation de leur mémoire et

[Texte]

concise, to the point and understandable. However, I would like to ask for a few clarifications, if I might.

On page two you say that the only services available from the Montreal International Airport are high-cost luxury limousines. Now would you explain what bearing this has upon your brief with regard to...

Mr. Asselin: Mr. Chairman, I should have perhaps indicated that there is an appendix to the brief in which we have compared fares available now and proposed fares in Montreal with those in Chicago, New York and Toronto. It is the last page of each brief. I would like to say before I go into this that these figures were obtained from sources which we believe to be reliable but short notice of the Committee's hearings in Montreal has not permitted verification, consequently we are not in a position to guarantee their accuracy but we do believe them to be accurate.

We feel that there is a difference in cost between the limousine service and a metered taxi service in excess of 30 per cent. When we mention high cost, it is in relation to the lower cost of the metered taxi service which we propose to become available as opposed to the relatively higher cost. We do not want to suggest here that the operators of a limousine service are charging excessive rates because it is obvious that a limousine service may be costlier to operate than a metered taxi service.

Mr. Pringle: Do I understand that you are referring to the situation when a passenger requires a taxicab at the airport to go to his destination as compared to requiring a bus to go to his destination? You are not suggesting that metered cabs at the airport could operate cheaper than a bus to the City of Montreal, is that right?

Mr. Asselin: No, Mr. Chairman, except under certain circumstances. We are suggesting that the full range of transportation available to the public elsewhere should be available at the airport. We are suggesting that a metered taxicab will provide a service which is cheaper than the limousine; for two passengers cheaper than a bus, and for a family of three it will cost considerably less to go by metered taxicab than by the present bus service.

Mr. Pringle: That is the point I wanted to understand.

Mr. Asselin: Of course, for a family of four or five, it would be still less but this of course does not cover all cases.

[Interprétation]

précis, très au point. Seulement, je voudrais demander quelques éclaircissements.

A la page 2, vous dites que les seuls services disponibles à l'aéroport international de Montréal sont les limousines coûteuses. Pourriez-vous me dire, alors, quel rapport cela a-t-il avec votre mémoire?

M. Asselin: Monsieur le président, peut-être devrais-je vous expliquer qu'il y a, en annexe au mémoire, un tableau où nous établissons une comparaison entre le coût actuel et les coûts envisagés à Montréal, à Chicago, New York et Toronto. C'est à dernière page du mémoire. Je voudrais vous signaler seulement que les chiffres nous sont venus de sources fiables. Cependant, le peu de temps que nous avons eu avant les séances du Comité ne nous a pas permis d'en faire la vérification. En conséquence, nous ne pouvons vous en garantir l'exactitude.

Nous sommes d'avis qu'il y a une différence de coût supérieure à 30 p. 100 entre le service de limousine et le service de taxi à taximètre. Lorsque nous parlons de coût élevé, nous nous basons sur le coût moins élevé d'un service de taxis à taximètre dont nous proposons l'installation. Nous ne voulons pas laisser entendre ici que les exploitants des services de limousine exigent un prix excessif, parce qu'il est bien évident que l'exploitation d'un service de limousine peut être plus coûteuse que celle d'un service de taxi à taximètre.

M. Pringle: Si je comprends bien, alors, vous parlez d'un cas où, par exemple, un passager a besoin d'un taxi à l'aérogare pour se rendre à son point de destination? Vous ne laissez pas entendre que des taxis à taximètre à l'aérogare pourraient être moins coûteux qu'un service d'autobus vers Montréal?

M. Asselin: Non, sauf peut-être dans certaines circonstances. Nous disons que tous les moyens de transport disponibles au public ailleurs devrait l'être aussi à l'aéroport. Un service de taxi à taximètre serait moins coûteux que le service des limousines; pour deux passagers, ce serait moins coûteux qu'un autobus. Pour une famille de trois personnes, il en coûtera beaucoup moins pour un taxi que pour un autobus.

M. Pringle: C'est ce à quoi je voulais en arriver.

M. Asselin: Pour une famille de 4 ou 5 personnes, cela coûterait encore moins, mais c'est un cas très rare.

[Text]

The Chairman: Mr. Pringle, if you will allow me, I would like to get a motion to have this as an appendix to the brief as Mr. Asselin requested.

Mr. Pringle: I so move.
Motion agreed to.

Mr. Breau: Mr. Chairman, on a point of order?

The Chairman: Mr. Pringle has the floor. Mr. Breau.

Mr. Breau: On a point of order, please. I wonder if the Clerk of the Committee or you could try to verify these figures. The gentleman has admitted that he cannot guarantee their accuracy. I think it is very important to the brief and I think it is very instrumental to our recommendations that we should know whether these figures are right or not. I am not saying that, but the witness admitted that he cannot guarantee their accuracy. I wonder if the Clerk or you could try to get them.

The Chairman: They will be an appendix to their brief and whenever we have to make a report.

Mr. Breau: They are in appendix to the brief but he says that he cannot guarantee their accuracy. I wonder if you could try to get the accurate figures.

The Chairman: I will do that. Just a minute—will you move one chair closer Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I believe that Murray Hill will be heard also and they will be able to verify whether these figures are true or not.

The Chairman: This is not the point that Mr. Breau made, he wants the Clerk or I to verify these figures.

Mr. Horner?

Mr. Horner: On that point of order, Mr. Chairman, I would just like to say that no matter what the facts, if you could find out today the exact facts of the case in New York, you could not guarantee them for two months from now when we might be bringing in our findings. I think that Diamond Taxi and Veterans Taxi Owners Association of Montreal have brought down an approximation. It is a guide the Committee should use and judge it accordingly. I think that Mr. Asselin has done the very best and I do not think it is worth your going to all the trouble to verify them today because they might not stand up two months from now. There may be an adjust-

[Interpretation]

Le président: Si vous me permettez, je voudrais qu'on présente une motion pour que soit imprimé en annexe le mémoire de M. Asselin.

M. Pringle: Je présente la motion.
La motion est adoptée.

M. Breau: Monsieur le président j'en appelle au règlement.

Le président: M. Pringle a la parole. Monsieur Breau.

M. Breau: Je veux invoquer le Règlement s'il vous plaît. Est-ce que le greffier du Comité ou vous-même pourriez essayer de vérifier ces chiffres. Le témoin a dit qu'il ne pouvait en garantir l'exactitude, mais je pense qu'il est très important pour ce mémoire et aussi pour les recommandations que nous sachions exactement ce qu'il en est. Le témoin a reconnu lui-même qu'il ne pouvait en garantir la précision. Est-ce que le greffier ne pourrait pas essayer d'obtenir cette confirmation?

Le président: Ces chiffres figureront dans l'appendice et si nous avons un rapport soumettre...

M. Breau: Mais le témoin dit qu'il ne peut en garantir l'exactitude. Est-ce qu'on ne pourrait pas essayer d'en obtenir la vérification?

Le président: Nous le ferons. Un instant s'il vous plaît. Monsieur Rock. Est-ce que vous ne pourriez pas vous rapprocher d'un chaise, s'il vous plaît?

M. Rock: Monsieur le président, je pense que nous entendrons aussi la *Murray Hill* qui pourra nous dire si ces chiffres sont précis ou pas.

Le président: Non, ce n'est pas ce à quoi M. Breau veut en venir. Il voudrait que le secrétaire du Comité et moi-même vérifions ces chiffres. Monsieur Horner?

M. Horner: A ce sujet, je voudrais dire quels que soient les faits, si vous pouviez en obtenir la vérification aujourd'hui les faits précis sur ce qu'il en est à New-York, personne ne pourrait en garantir l'exactitude dans deux mois. Je pense que la *Diamond Taxi* et la *Veterans Taxi Owners Association of Montreal* nous ont donné des chiffres approximatifs. C'est un guide qu'on devra utiliser pour agir en conséquence. Je pense que M. Asselin a fait de son mieux, et il ne vaut pas la peine de vérifier tout cela aujourd'hui. Peut-être que ces chiffres ne vaudront plus, disons, dans deux mois à Toronto, Ch

[Texte]

ment in each one of these cities: Toronto, Chicago and New York. I think we should accept them as they are and they are a good guide.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. A disturbing statement in your brief, Mr. Asselin, is that at busy hours of the day and night present facilities are unable to supply a sufficient number of vehicles. You say, day or night, is this a continuing problem, or is this on a daily basis? When you say at busy periods are you referring to once a week, once a month, or how often does this happen when the existing contractor is unable to supply a sufficient number of vehicles to satisfy requirements for the travelling public?

Mr. Asselin: Mr. Chairman, this is information which we have gleaned through our members and our executive and from other sources. We believe this to be accurate. Most of us personally have experienced the problem of finding adequate transportation at the airport at busy periods.

I must admit we have not carried on a systematic examination at all times, at all hours or for any protracted period. We have examined the problem and we have been out there at busy periods. Some members of the executive who are here today have done this and there has been a dearth of cars at busy periods or peak hours. I am given to understand that it is often necessary to call in taxis with meters on them, but of course they do not use their meters, to look after the verflow.

Mr. Pringle: I suppose you would not be in position to suggest how serious this is with regard to complaints from the passengers arriving at the airport that there is insufficient ground transportation presently at the airport to care for the number of passengers?

Mr. Asselin: The associations I represent, are not there to take passengers away from the airport. We are only permitted to take passengers to the airport, and consequently we do not hear as many complaints, but we do hear a good number of them in any case.

Mr. Pringle: I know that some of the other members are going to cover some of these questions, so I will not go through my entire list at the present time.

[Interprétation]

cago et New-York. On devrait les accepter comme tels, comme étant un guide sûr.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci beaucoup. Il y a une déclaration qui n'inquiète un peu dans votre mémoire, monsieur Asselin. Aux heures de pointe, le jour et la nuit, les services actuels ne peuvent fournir un nombre suffisant de véhicules, pour répondre à la demande des voyageurs. Vous parlez de jour et nuit. Est-ce un problème continu? Est-ce un problème quotidien? Lorsque vous parlez des périodes de pointe, est-ce que cela veut dire une fois par semaine, une fois par mois? Est-ce qu'il arrive souvent que les détenteurs du contrat actuel ne peuvent fournir assez de véhicules pour répondre aux besoins du public voyageur?

M. Asselin: Ce sont là des renseignements que nous avons recueillis, disons, auprès de nos membres de l'exécutif et d'autres sources. Nous croyons qu'ils sont précis. La plupart d'entre nous avons eu de la difficulté, à trouver des services adéquats, aux périodes de pointe.

Nous n'avons pas fait une étude systématique à toutes les heures ou pour une période donnée. Nous avons étudié le problème à des heures de pointe. Certains membres de l'exécutif qui sont ici aujourd'hui ont constaté qu'aux heures de pointe, il n'y a pas toujours assez de voitures. Sauf erreur il faut bien souvent faire venir des taxis à taximètre, qui n'utilisent pas leur taximètre pour transporter l'excédent de voyageurs.

M. Pringle: Alors est-ce que vous pourriez nous dire si les griefs formulés par le public voyageur qui arrive à l'aéroport sont vraiment graves. Selon eux, il n'y a pas suffisamment de transport au sol pour s'occuper de tout le nombre de voyageurs qui s'y trouvent.

M. Asselin: L'association que je représente monsieur, n'est pas là pour cueillir les passagers à l'aéroport; nous ne pouvons qu'y amener les voyageurs. Par conséquent on n'entend pas autant de ces griefs mais on en entend un bon nombre.

M. Pringle: Je sais que d'autres membres reviendront sur ces questions. Donc, je ne poserai pas toute ma liste de questions maintenant.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I ask a supplementary question while we are on that point?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, could I ask Mr. Choquette to add a supplementary answer to the question that has already been asked in relation to the supply of transportation at the airport at the present time? Mr. Choquette is the general manager, and he is in a better position to answer that question than I am.

The Chairman: Mr. Choquette.

Mr. Martial Choquette (General Manager, Diamond Taxicab Association Limited): Mr. Chairman, we have had many passengers pleading with our drivers to take them on at the airport because there was no other transportation available. However, they are not allowed to do so. In some cases they have done it, and they have been prosecuted by the RCMP for doing it.

The Chairman: You mean taking people from Montreal to the airport, or bringing them back?

Mr. Choquette: Taking on passengers at the airport, at their request. Passengers are pleading with our drivers to take them.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, what is occurring here is that a taxi leaves Montreal with a passenger, arrives at the airport at a peak hour and other passengers disembark and want to come to Montreal. They plead with the driver to take them because there is no other transportation available, and the driver usually refuses. But on occasion he has accepted and has been prosecuted for it. This is one of the sources of our information, of course.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like to know if any of the witnesses, either of the two companies, could advise us whether or not they have heard officially from Air Canada in any way about this very bold and very broad statement that the present facilities are unable to supply a sufficient number of vehicles. Has any communication about this come to you from any of the major airlines using the Montreal airport?

The Chairman: Mr. Lanthier.

Mr. Edgar Lanthier (President, Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.): We have not had any official complaint, but

[Interpretation]

M. Forrestall: Une question complémentaire alors que nous sommes sur ce point.

Le président: M. Forrestall.

M. Asselin: Je voudrais demander à M. Choquette d'ajouter à cette réponse, à la suite de la question qu'on a déjà posée pour ce qui est, disons des services de transport à l'aéroport. M. Choquette étant le gérant est plus en mesure que moi de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Choquette.

M. Martial Choquette (Directeur général de la Diamond Taxicab Association Ltd.): Monsieur le président, il y a bon nombre de passagers qui demandent à nos chauffeurs de les transporter vers la ville parce qu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport disponibles, mais ils ne peuvent le faire. Ils l'ont fait dans certains cas et ils ont été poursuivis en justice par la gendarmerie pour l'avoir fait.

Le président: Voulez-vous dire amener des gens de Montréal à l'aéroport?

M. Choquette: Non, cueillir des voyageurs à l'aéroport à la demande des voyageurs. Les voyageurs prient nos chauffeurs de les amener à Montréal.

M. Asselin: Ce qui se produit ici c'est que le taxi quitte Montréal avec un voyageur arrive à l'aéroport à l'heure de pointe et d'autres voyageurs qui arrivent à l'aéroport désirent venir à Montréal et prient les chauffeurs de leur fournir le transport à Montréal et le chauffeur habituellement refuse mais à l'occasion accepte et a été poursuivi en justice mais c'était une des sources de renseignements que nous avions.

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Je me demande si un de témoins ne pourrait pas nous dire s'ils ont entendu officiellement ce qui en est de la part d'Air Canada à cet égard. Une déclaration d'ensemble voulant que les services actuels ne sont pas adéquats pour assurer un nombre suffisant de véhicules. Est-ce que vous avez reçu des communications de ce genre de principales lignes aériennes qui sont à l'aéroport de Montréal?

Le président: Monsieur Lanthier.

M. Lanthier (président de la Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.): Nous n'avons pas eu de griefs officiels, mais je n'

[Texte]

then there is no reason for Air Canada to approach us in any way. We have no connection with Air Canada.

Mr. Forrestall: Of course, I was not suggesting that you did. I was only wondering if you had, either from the airlines or from anybody anything to document something which is a very broad statement. You say that the travelling public is not being served, and I would have accepted this much sooner had you said that there appears to be a lack of adequate facilities.

The Chairman: Mr. Choquette.

Mr. Choquette: Mr. Chairman, Air Canada at one time attempted to make an arrangement with us to service the passengers to and from the airport. However, it could not be arranged, because the Department of Transport would not consent to it.

Mr. Forrestall: That would be an interesting point to pursue.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: In the second paragraph on page 3 you state that a passenger is charged a flat rate, based on his destination. Are you suggesting that there is a discrepancy between the metered fare and the flat-rate fare that is charged on departure trips on ground transportation from the airport?

Mr. Asselin: There is a difference of 30 or more per cent.

Mr. Pringle: Could you supply us with some examples of destinations? Are they included?

An hon. Member: Yes, on the appendix.

Mr. Asselin: You can see, for instance, that the distance from the Mount Royal Hotel to Dorval is approximately 13 miles. The metered taxi will take from one to five people for \$4.45. Now to get back to this question of the cost of these trips, if there is a traffic jam, the cost can go up. If there is no traffic at all, the cost can go down. In any case it is \$4.45. From one to three passengers can go by the present limousine service for \$6.50. If it is four people, it is \$8.60, and for five people it is \$9.25. This is the basis of our comparison. When you have the example of the Town of Mount Royal station, Adam and Pie IX, a longer trip, east of there, and then Côte St. Luc and Westminster, which is west of there.

Mr. Pringle: You say that a full range of ground transportation available to the general public elsewhere is unavailable to the public

[Interprétation]

vois pas pourquoi Air Canada nous communiquerait ces observations. Nous n'avons aucun rapport avec Air Canada.

M. Forrestall: Je ne voulais pas insinuer que vous en aviez. Je voulais simplement savoir si vous aviez reçu un document de quelque compagnie. Vous dites que le public voyageur n'est pas bien servi, et j'aurais accepté cela beaucoup plus facilement si vous aviez dit «le service semble insuffisant».

Le président: Monsieur Choquette.

M. Choquette: Monsieur le président, Air Canada, à un moment donné a essayé de prendre des dispositions avec nous pour assurer un service aux voyageurs, mais seulement on ne pouvait le faire parce que le ministère des Transports ne pouvait y consentir.

M. Forrestall: C'est un point qu'il serait intéressant d'approfondir.

Le président: M. Pringle.

M. Pringle: Au deuxième aliéna de la page 3, vous dites que le passager doit payer un taux fixe suivant sa destination. Voulez-vous dire qu'il y a un écart entre le taux du taxi-mètre et le taux fixe exigé pour ce qui est du transport de surface à partir de l'aérogare?

M. Asselin: Il y a une différence de 30 p. 100 ou plus.

M. Pringle: Pourriez-vous nous donner des exemples de destinations. Est-ce que cela est inclus à la dernière page?

Une voix: Oui, à l'appendice.

M. Asselin: A titre d'exemple, de l'hôtel Mont-Royal à Dorval il y a environ treize milles. Les taxis munis d'un taxi-mètre transportent de une à cinq personnes pour \$4.45, évidemment, s'il y a un embouteillage cela coûtera beaucoup plus cher. S'il y a très peu de circulation le coût peut baisser. De toute façon c'est \$4.45. De un à trois passagers peuvent avoir recours au service de limousine pour \$6.50. S'il y a quatre personnes c'est \$8.60 et cinq personnes \$9.25. Voilà notre base de comparaison. Ensuite il y a la gare de Ville Mont-Royal, angle Adam et Pie IX—un voyage un peu plus long—qui se trouve à l'est et, ensuite, la Côte St-Luc et Westminster à l'ouest.

M. Pringle: Vous dites que l'ensemble des services de transport de surface à la disposition du grand public ne se trouve pas ici.

[Text]

here. Is this only with reference to metered taxicabs that are not available? Is that what you mean?

Mr. Asselin: That is correct, yes.

Mr. Pringle: And they do not have a choice of companies. They must ride with one company. Is that correct?

Mr. Asselin: That is correct, yes.

Mr. Pringle: There was only one other question that I wanted to ask. You said it would be inappropriate for this Committee to take a narrow jurisdictional view in order to solve the ground transportation problem. I am wondering if you could enlarge a little on what you refer to as a 'narrow jurisdictional view', for the information of the Committee.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, Mr. Pringle has just opened up a very large subject, as I think we all realize. We have three levels of government, or there is generally considered to be three levels of government in this country. In the present circumstances, the federal government has jurisdiction over the airport, over the ground. The provincial government writes some of the traffic regulations, and the airport happens to be in a municipality, which is another level of government.

In this region taxis, and to some extent cars for hire, must operate on licences or permits obtained from the municipal government, which of course creates a problem. In other words, a Montreal taxi is not permitted to pick up passengers in Verdun, which is another municipality, unless the driver happens to hold a Verdun permit. In an area where you have in excess of 30 or perhaps even 40 municipalities, it does create a problem. We are suggesting that you cannot solve the problem by saying the only taxis we are going to allow into the airport are Dorval taxis, because if those are the only taxis you allow in, they will not be able to supply the demand.

We are trying to appeal to the Committee to look upon this as a regional problem. It is a regional service that the airport offers, and we feel that the Department of Transport or the federal government, in the administration of this airport, has the right to invite whoever it wishes to take passengers from the airport to wherever they happen to be going.

The problem that may arise after they are outside the airport does not really come within the jurisdiction of this Committee or of the federal Parliament. I am suggesting that you look upon the transportation of passengers in the broad sense, and make sure that

[Interpretation]

Est-ce que cela s'adresse aux taxis munis de taximètres seulement?

M. Asselin: C'est juste, oui.

M. Pringle: Alors, ils n'ont pas de choix. Il n'y a qu'une seule compagnie. Ils doivent utiliser les services de cette compagnie, n'est-ce pas?

M. Asselin: C'est juste.

M. Pringle: Une dernière question que je voudrais vous poser. Vous dites qu'il ne serait pas approprié que ce Comité prenne un point de vue juridique étroit pour résoudre ces problèmes de transport de surface. Pourriez-vous élaborer un peu plus là-dessus lorsque vous parlez d'un point de vue juridique étroit?

M. Asselin: Monsieur le président, M. Pringle vient de toucher là à un sujet très vaste. Actuellement on considère que nous avons en ce pays trois paliers de gouvernement. Compte tenu du contexte actuel, l'aéroport et le transport de surface relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Le gouvernement provincial établit les règlements de circulation et l'aéroport se trouve dans une municipalité, qui est un autre palier de gouvernement.

Dans cette région, les taxis, et dans une certaine mesure aussi, les voitures de location, doivent obtenir un permis des autorités municipales, ce qui crée un problème. En d'autres termes, un taxi de Montréal ne peut pas cueillir des passagers à Verdun, qui est une autre municipalité, à moins d'avoir un permis de la cité de Verdun. Dans une région vous avez trente et peut-être quarante municipalités, cela crée un véritable problème. Nous déclarons qu'on ne peut résoudre ce problème simplement, en disant que les seuls taxis qu'on autorisera à l'aéroport seront les taxis de Dorval car s'il n'y a que ces taxis ils ne seront pas en mesure de répondre aux demandes du public voyageur.

Nous demandons au Comité de considérer la question comme étant un problème régional. C'est un service régional qui est offert par l'aéroport, et nous sommes d'avis que le ministère des Transports, le gouvernement fédéral, dans la gestion de cet aéroport, a le droit d'inviter qui bon lui semble pour transporter les voyageurs de l'aéroport à sa destination.

Les problèmes qui peuvent survenir une fois à l'extérieur de l'aéroport, ne relèvent pas vraiment de la compétence de ce Comité ou de celle du Parlement fédéral. Je vous demande de considérer le transport des voyageurs d'une façon générale et de vous assurer

[Texte]

there is a sufficient and adequate supply of all forms of transportation, and that it is convenient, and that it is as economical as possible. We think that by allowing an association that has as many cars at its disposition as this one, you are taking a giant step forward in that direction.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: Mr. Asselin you suggest the two associations you are representing here today comprise half of the taxis in Montreal. Could you tell us if there is any other large taxi association that comprises, say the other half, or the other one-third?

Mr. Asselin: There is one other large taxi association, whom we do not represent today, known as La Salle Taxi—I am not exactly sure of its official name but it is La Salle Taxi—who have some 1,000 to 1,100 cars or who represent the owners of those cars.

Mr. Horner: I ask that question because you are asking for, in a sense, two supervised stands for Diamond and Veterans Association. If we, in this Committee, were to recommend that, then it is obvious that we would also have to consider, if La Salle wanted it, granting them the same or a similar privilege if they wanted it.

Mr. Russ Newell (President, Diamond Taxicab Association Limited): We would not mind it.

Mr. Horner: You would not mind that?

Mr. Asselin: We have nothing against any other association having a—Mr. Chairman, perhaps I could situate the problem on a slightly different level and at the same time answer your question, Mr. Horner.

We are suggesting supervised stands so that we can have personnel there for the protection of the public, for instance, to make sure the cabs are clean. We know the drivers; we can look over the car; there is a record kept; if luggage goes astray, well we know who had that car. We can also, having a supervised stand, guarantee the availability, we would have to pay for that privilege. We cannot of course make these guarantees for another taxicab association. In principle however, we have no objection to other taxicabs using the airport.

Mr. Horner: But what I was leading up to was you say you are prepared to operate two twenty-four hour basis supervised stands. You do not mind if a third company operates

[Interprétation]

qu'il y ait un suffisamment de moyens de transports, que cela soit commode, pratique et le plus économique possible. Nous croyons qu'en permettant à une association qui a un aussi grand nombre de voitures à sa disposition que celle-ci, il y a progrès dans la bonne voie.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner?

M. Horner: Oui. Vous dites, monsieur Asselin, que la moitié des taxis de Montréal se trouvent dans les deux associations que vous représentez ici aujourd'hui. Pourriez-vous nous dire s'il y a une autre association importante qui représente l'autre moitié ou l'autre tiers?

M. Asselin: Il y a une autre association importante que nous ne représentons pas aujourd'hui. Taxi LaSalle, j'ignore le nom officiel, qui possède de 1,000 à 1,100 voitures ou représente les propriétaires de ces voitures.

M. Horner: Je vous pose cette question parce que vous demandez en somme deux postes dotés d'un personnel de surveillance pour les associations—Diamond et Veteran. Si le comité fait une recommandation en ce sens, il devra évidemment se disposer à accorder à la compagnie LaSalle, si elle le désire, un privilège analogue.

M. Russ Newell (président de la Diamond Taxicab Association): Nous ne nous y objecterions pas.

M. Horner: Vous ne vous y objecteriez pas?

M. Asselin: Nous ne nous opposons pas à ce qu'il y ait une autre association qui ait un—Monsieur le président, peut-être pourrais-je mieux situer le problème et, du même coup, répondre à la question de M. Horner.

Nous avons suggéré des postes dotés d'un personnel de surveillance pour la protection des clients, pour assurer, par exemple, la propriété des voitures. Nous connaissons les chauffeurs; nous pouvons faire l'examen de la voiture, nous tenons un registre; si une malle est égarée, nous pouvons retracer le chauffeur en cause. Mais un poste de ce genre assurerait en outre la disponibilité des voitures. Nous ne pourrions assurer cette disponibilité à l'égard d'une autre association. En principe toutefois, nous ne nous opposons pas à ce que d'autres taxis desservent l'aéroport.

M. Horner: Mais ce à quoi je voulais en venir, c'est que vous dites que vous êtes prêts à maintenir en permanence deux postes surveillés. Peu vous importe si une troisième

[Text]

a third one and Murray Hill continue to operate their limousine and autobus service? What I am leading up to is: will the traffic stand the maintenance, shall we say, of four different supervised twenty-four basis guaranteed stands?

Mr. Asselin: We think so. We think, perhaps, some part of the public who currently use limousines because they are forced to, they might not use them as often in future. This is a possibility and I think I have to be fair and say this.

Mr. Horner: To clarify in my own mind, right now there is no supervised taxi service there as such?

Mr. Asselin: Not as a taxicab service. The present limousine service, I believe is supervised, of course.

Mr. Horner: Yes, but it is not on the basis of a...

Mr. Asselin: It is not a metered taxicab.

Mr. Horner: No. What do you mean by luxury limousines, high-cost luxury limousines?

Mr. Asselin: It is an ordinary car, perhaps the deluxe class and perhaps not, depending on circumstances, but normally the driver is wearing some kind of a uniform and perhaps a hat. The major difference is that there is no meter. The charge for this service is a flat rate to a certain destination, on a zone basis if you wish.

Mr. Horner: Just one further question, if I might. Could you give the Committee some idea of what you think this privilege would be worth to you. You say in your brief that you are prepared to operate this on a guaranteed basis, a twenty-four hour service, naturally for a fee. Looking over the fees paid by different limousine services and taxi companies for ground transportation all across Canada, at different airports, there seems to be a great deal of variance between the arrangements.

Could you give the Committee some idea of what it would be worth to your Company. Let us break it down in a percentage basis; would it be 2 per cent of gross, 3 per cent, 4 per cent, 10 per cent? Could you give the Committee some idea what you think it would be worth to you to have the privilege to operate this supervised taxi service?

Mr. Asselin: Yes, I think perhaps, Mr. Horner, if you will permit me, I will ask the Presidents of the two associations to supply

[Interpretation]

compagnie en assure un troisième et que Murray Hill conserve son service d'autobus et de limousines? Le volume de la clientèle, en d'autres mots, justifie-t-il quatre postes surveillés en permanence?

M. Asselin: Nous le croyons. Nous pensons que certains clients qui utilisent habituellement les limousines parce qu'ils n'ont pas le choix, ne le feront peut-être pas aussi souvent à l'avenir. C'est une possibilité qu'en toute justice je me dois de signaler.

M. Horner: Aux fins de prévision: il n'y a donc pas présentement, à l'aéroport de service de taxi surveillé.

M. Asselin: Pas de service de taxi. Le service de limousine actuel est, je crois, doté d'un personnel de surveillance.

M. Horner: Oui, mais il ne fonctionne pas d'après...

M. Asselin: Ce ne sont pas des voitures à taximètre.

M. Horner: Qu'entendez-vous par limousines de luxe, limousines à coût élevé?

M. Asselin: C'est une voiture ordinaire, de luxe ou non, suivant les circonstances, dont le chauffeur porte habituellement un uniforme et peut-être une casquette. Mais ce qui fait la différence, c'est qu'il n'y a pas de taximètre. Le tarif pour ce genre de service est fixé suivant la zone où se dirige le client.

M. Horner: Une dernière question: pourriez-vous dire au Comité à quel prix vous estimez ce privilège?

Dans votre mémoire, vous garantissez ce service en permanence, à raison d'honoraires prévus. Si on regarde les sommes versées par les divers services de limousines et compagnies de taxis du Canada pour le transport des passagers à l'aéroport, on note d'importantes différences.

Pourriez-vous dire au Comité ce que vaudrait ce privilège à votre compagnie. Exprimez-nous en pourcentage. Serait-ce 2 p. 100 de votre recette brute; 3 p. 100; 4 p. 100; 10 p. 100? Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous vaudrait le privilège d'assurer ce service de taxi?

M. Asselin: Si vous me le permettez, monsieur Horner, je vais demander aux présidents des deux associations de répondre.

[Texte]

an answer. Naturally, circumstances will govern the cost; for instance, if there are 15 stands there and there is very little business there perhaps the Department of Transport would have more money but each association would be paying quite a lot less.

Mr. Horner: Yes, but if you took it on a percentage basis—I want to ensure both the presidents that in no way would they be held to their statement, but just to give the Committee some idea.

Mr. Asselin: Perhaps I will ask Mr. Lanthier the President of Veterans to answer and then Mr. Newell of Diamond may have something to say on the subject.

Mr. Lanthier: Mr. Horner, most of these concessions are based on the number of loads that you receive from a concession. Usually a count is taken and this is done at other concessions and then you realize how much it is worth and you bid accordingly. I think this is the only way you can base it because as you say the airport will be getting busier. It changes from month to month, but you figure on the number of loads you get during a period and you base your fee on that.

Mr. Horner: You would not want to work on a percentage basis?

Mr. Newell: It would be a percentage of what?

Mr. Horner: A percentage of your gross take from your airport passenger haul?

Mr. Newell: Well you must understand, Mr. Horner that as Diamond Taxi Cab Association Limited we give our members services which comprise concessions, telephone, radio and we feed them with work; however, Diamond Taxi does not get any money, only that as members they pay us so much a month. So we could afford to pay for concessions, let us say as Mr. Lanthier mentioned. Perhaps where we know there are so many loads, we can afford to pay so much.

Normally, in Montreal where there are very good concessions in some areas we pay perhaps \$15 a car. If we have a concession with seven cars it is \$105 per month and we base it on that principle. If it is an area where, let us say, the loads would be quite high, and there would be a larger dollar volume coming to our members, then we would certainly sit down, consider it and make a reasonable offer as any competitor would do. It would be on a competitive basis. It would be just asking different prices of different organization and who could handle the service.

[Interprétation]

Naturellement, les circonstances dicteront le coût.

Par exemple, s'il y a quinze postes et que les clients sont peu nombreux, peut-être que le ministère des Transports retirerait plus d'argent mais chaque association débourserait appréciablement moins.

M. Horner: Oui, mais exprimez-vous en pourcentage, je vous assure que vous ne serez pas tenus de justifier vos déclarations—nous voulons avoir une idée.

M. Asselin: Je vais demander à M. Lanthier, le président de la cie Veterans de répondre et M. Newell de la cie Diamond aura peut-être quelque chose à ajouter.

M. Lanthier: La plupart de ces concessions sont fondées sur le nombre de voyageurs. Habituellement, le compte est fait—dans d'autres concessions—et, lorsque vous vous rendez compte de la valeur, vous soumissionnez en conséquence. C'est la seule façon d'établir ces cotisations car l'aéroport sera achalandé. Cela change de mois en mois mais vos calculs reposent sur le nombre de voyageurs que vous vous attendez à avoir au cours d'une période donnée et c'est ainsi que vous fixez votre tarif.

M. Horner: Vous ne voudriez pas travailler au pourcentage.

M. Newell: Un pourcentage de quoi?

M. Horner: Un pourcentage des voyageurs que vous prenez à l'aéroport.

M. Newell: Vous comprenez, monsieur Horner que, en tant que Association de Taxi Diamond, nous assurons à nos membres des services qui incluent les concessions, le téléphone, la radio. Toutefois, Diamond Taxi ne reçoit pas d'argent, mais, en tant que membres, ils paient tant par mois. Nous pourrions donc payer pour une concession, disons, comme l'a dit M. Lanthier. Si nous connaissons le nombre de voyageurs, nous pouvons estimer le montant à payer.

A Montréal, où il existe d'excellentes concessions dans certaines régions, nous pouvons payer environ \$15 par voiture. Si la concession comprend sept voitures, c'est \$105 par mois: c'est ainsi qu'on calcule. S'il s'agit d'une région où le nombre de voyageurs est très élevé et que nos membres en retireraient beaucoup, nous n'hésiterions pas à faire une offre juste et raisonnable, sur une base concurrentielle. Il s'agira de se renseigner sur les prix de différentes associations et de voir qui pourrait assurer le service.

[Text]

Mr. Horner: Were you through Mr. Lanthier?

Mr. Lanthier: Mr. Newell has answered the question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman just further to Mr. Horner's line of questioning, in the brief, Mr. Asselin, you state that your new program would reduce the cost of ground transportation to the public by more than 30 per cent. How can you justify that figure without taking into consideration the one unknown factor, namely, the agreed fee to be negotiated with the Department of Transport. How do you justify that figure of 30 per cent?

Mr. Asselin: Yes, Mr. Chairman...

Mr. Mazankowski: I notice that you stated in a very positive manner that the "service will reduce the cost of ground transportation".

Mr. Asselin: Mr. Chairman, the metered rate which is chargeable to the public is set, in the case of most of the taxis here, by the City of Montreal, and it does not vary. It is five cents for one-seventh of a mile and this will not vary at all no matter what the Association pays the Department of Transport. It is a forty cent, what we call drop, and then five cents for one-seventh of a mile. That is the metered rate at the present time and it will not change. It will be completely independent of any concession which either association got from the Department of Transport. Perhaps owner members might have to pay the associations a little more but then this would be compensated by an increased business because of the additional concessions. But, the public will not pay two cents more.

Mr. Mazankowski: In other words, if the concession was 5 per cent or 10 per cent, it would be the Association that would absorb the cost.

Mr. Asselin: That is correct, and the owner of the taxicab.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Monsieur Asselin, dans votre mémoire vous n'avez pas mentionné le fait que...

Mr. Asselin: Mr. Chairman, I would like to remark that I enjoyed being questioned this time by Mr. Horner.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Monsieur Asselin, vous admettez sans doute qu'à n'importe lequel aéroport il doit y avoir un nombre minimum de véhicules pour desservir les passagers. Par exem-

[Interpretation]

M. Horner: Aviez-vous terminé, monsieur Lanthier?

M. Lanthier: M. Newell a répondu à ma question.

M. Mazankowski: Pour reprendre la question de M. Horner. Vous avez dit, M. Asselin, que votre programme réduirait le coût du transport de 30 p. 100 ou plus. Comment pouvez-vous justifier ce chiffre sans tenir compte des éventualités, plus particulièrement le tarif à débattre avec le ministère des Transports?

M. Asselin: Oui, monsieur le président.

M. Mazankowski: Vous affirmez que «le service réduira le coût du transport».

M. Asselin: Monsieur le président, le taux pour la plupart des taxis est fixé par la ville de Montréal et il ne varie pas: cinq cents pour 1/7 de mille; ce tarif ne varie pas, quelle que soit la cotisation que nous payons au ministère des Transports. Il y a un coût initial de 40c. et, par la suite, cinq cents pour 1/7 de mille. C'est le tarif actuel et il ne changera pas. Ce tarif est tout à fait indépendant de toute concession que toute association pourrait obtenir du ministère des Transports. Peut-être le propriétaire devra-t-il payer un peu plus à l'association, mais il sera compensé par une augmentation de son chiffre d'affaires. Mais le client ne paiera pas un cent de plus.

M. Mazankowski: Donc, si la concession était de 5 ou 10 p. 100 ce serait l'association qui en assumerait le coût.

M. Asselin: C'est exact. Et, aussi, le propriétaire du taxi.

Le président: Monsieur Breau?

Mr. Breau: In your brief, Mr. Asselin, you did not mention the fact that...

M. Asselin: Monsieur le président, j'ai été heureux de répondre aux questions de M. Horner.

Le président: M. Breau.

Mr. Breau: Mr. Asselin, you admit undoubtedly that at any airport there should be a minimum number of vehicles to serve the passengers. For instance, there may be a

[Texte]

ple, il peut arriver un gros avion, avec deux ou trois cents personnes à bord, à n'importe quelle heure de la nuit. Dans votre mémoire, vous ne dites pas que, si vous aviez le droit de prendre des passagers à l'aéroport, vous seriez prêts à accepter d'y garantir un nombre minimum d'automobiles.

Il ne serait pas juste, je pense, de demander à la compagnie qui offre le service de limousines et d'autobus d'y garder l'équipement nécessaire en tout temps. Vous dites que vous serez là 24 heures par jour mais vous ne dites pas combien de voitures y seront.

M. Asselin: Monsieur le président, à la page 4 de la version française du mémoire, nous traitons ce point.

c) Chaque association garantirait la disponibilité de taxis à son poste surveillé à l'aérogare vingt-quatre heures par jour, de façon à répondre à toute demande, même aux heures de pointe;

M. Breau: Oui, mais...

M. Asselin: Alors nous garantissons qu'il y aura un nombre suffisant d'automobiles pourvu que nous ayons du personnel à surveiller, c'est-à-dire que lorsque des avions seront déroutés à cause de la mauvaise température...

M. Breau: Oui, mais c'est ça que je voulais que vous disiez tout à l'heure...

M. Asselin: Je précise que, dans ces cas, les deux associations garantiront la présence à l'aéroport, à toute heure, d'un nombre suffisant de taxis pour répondre à toutes demandes.

M. Breau: Oui, mais pour répondre aux exigences du ministère des Transports pas...

M. Asselin: Justement...

M. Breau: ...nécessairement pour répondre à une demande que vous-mêmes jugerez.

M. Asselin: Non, non justement.

M. Breau: Présentement, à Montréal, vous jugez de la demande, et vous décidez du nombre de voitures nécessaires pour...

M. Asselin: Par exemple, on peut peut-être nous demander d'y garder 10 voitures en permanence. A un moment donné, 4 avions imprévus nous arrivent, avec 400 personnes à bord. Nous avons 2,100 voitures à notre disposition, pour parer à ces éventualités. Nous ne garantissons pas seulement de garder le nombre minimum que le Ministère exigera mais même de parer aux imprévus, de faire face aux demandes imprévues.

[Interprétation]

large aircraft with 200 or 300 passengers arriving at any time during the night. In your brief you do not mention that if you had the right to pick up passengers at the airport, you would be ready to guarantee a minimum number of vehicles there.

I do not think it would be fair to ask the company which is giving limousine and bus service to always have the necessary equipment there at all times. You say you will be there 24 hours a day, but you do not say how many vehicles you would have.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, on page 5 of our brief, in the English text, we deal with that point.

(c) Each Association would guarantee the availability of taxicabs at their Supervised Airport Stands on a twenty-four hour basis, to meet all requirements including peak hour requirements.

Mr. Breau: Yes, but...

Mr. Asselin: So we shall guarantee that there will be a sufficient number of cars available, providing we have supervisory personnel, in other words, when because of climatic conditions aircraft are being rerouted...

Mr. Breau: Yes, this is what I wanted you to say...

Mr. Asselin: I wish to specify that in the case both Associations will guarantee that they will have at all times sufficient taxis at the airport to be able to meet any request.

Mr. Breau: Yes, but to meet the requirements of the Department of Transport...

Mr. Asselin: Precisely...

Mr. Breau: ...not necessarily to meet what you deem to be required.

Mr. Asselin: No, of course not.

Mr. Breau: At present, in Montreal, you decide on requirements, and you decide on the number of cars necessary to...

Mr. Asselin: For instance, we might be asked to keep 10 taxis there all the times. Now, on a particular occasion, four aircraft arrive unexpectedly with 400 people aboard. We have 2,100 taxis available to us to take care of the situation. We would guarantee not only to maintain a minimum number of vehicles there as required by the Department, but also to be able to handle unforeseen situations, to be able to face unforeseen demands.

[Text]

M. Newell: Il arrive assez souvent qu'à cause de mauvaise température, des avions d'outre-mer à destination de Chicago ou de New-York doivent atterrir à Montréal. Or ce problème, on le prévoit des heures d'avance. Et nous sommes prêts, au premier coup de fil, à envoyer 100 voitures si c'est nécessaire, à certains moments.

M. Breau: Je ne doute pas que vous puissiez le faire, mais je voulais tout simplement savoir si vous étiez prêts à respecter le minimum imposé.

M. Newell: Bien sûr, nécessairement.

Le président: Comme vous êtes tous au courant, nous avions invité ce matin les journalistes, et je crois qu'il serait bon que le Comité leur permette de prendre quelques photos, de même qu'à la télévision.

Mr. Skoreyko: I think it would be in order to turn on the air-conditioning. It is going to be a hot day in here.

The Chairman: We will, Mr. Skoreyko. Would the Committee agree that we should adjourn? Or should we keep on working?

Some hon. Members: Keep working.

The Chairman: We had better adjourn, but we will stay at our places. The orders do not permit us to sit while the TV or the cameras are taking pictures. So we are going to allow the newspapermen 10 minutes to take photos.

Recess

(After recess)

The Chairman: Order, please. Gentlemen, would you resume your seats please? Are you through, Mr. Pringle?

Mr. Pringle: I have one short supplementary, if I may.

The Chairman: One short question.

Mr. Pringle: Following Mr. Breau's line of questioning, Mr. Chairman, there was a suggestion or a form of a commitment made which stated that the cab companies, if they were permitted to pick up passengers and establish taxi stands at the airport, would meet all requirements for cabs including peak-hour requirements.

I think a statement Mr. Asselin made was that if asked they were prepared to have five or ten there at a certain time, but this, in my

[Interpretation]

Mr. Newell: It happens quite often that because of weather conditions overseas aircraft destined for Chicago or New York are forced to land in Montreal. Now this problem is known hours in advance. And all that is necessary is a telephone call and we could have 100 taxicabs available at one point, if necessary.

Mr. Breau: I have no doubts about that you can do this, but I simply wanted to know whether you were ready to respect the required minimum.

Mr. Newell: Of course.

The Chairman: As you all know, this morning we had invited the press, and I think perhaps it would be in order if the Committee allowed the press and TV people to take a few photographs.

M. Skoreyko: Pourrait-on nous donner la élimatisation. Il va faire chaud ici aujourd'hui.

Le président: Oui, monsieur Skoreyko. Convenons-nous d'ajourner ou de continuer?

Des voix: On continue.

Le président: Il vaudrait peut-être mieux de lever la séance, mais nous allons rester à nos places. La loi ne nous permet pas de poursuivre les délibérations quand la télévision ou la caméra entre en jeu. Nous allons donc accorder 10 minutes aux journalistes.

Pause-café

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, veuillez reprendre vos sièges s'il vous plaît. Vous avez terminé, monsieur Pringle?

M. Pringle: J'ai une question supplémentaire à poser, si je peux le faire.

Le président: Vous pouvez poser une brève question.

M. Pringle: Monsieur le président, à la suite des questions posées par M. Breau, on a fait une suggestion ou un genre d'engagement qui disait que si l'on permettait aux sociétés de taxi de prendre des passagers et d'établir des postes à l'aéroport, on répondrait à toutes les demandes, notamment, aux heures de pointe.

Je crois que M. Asselin a dit que si l'on en faisait la demande, il pourrait en fournir cinq ou dix à un moment donné, mais cela, à mon

[Texte]

opinion, would require a dispatching service. What thought has been given to the establishment of a dispatching service, who would pay for the dispatching service and who would be involved in it?

Mr. Asselin: We propose that our stands be supervised by our own personnel, a dispatching service if you wish, who would not only guarantee to oversee the comportment and cleanliness of the cabs, but would make sure that there were a sufficient number there. There would be a complete dispatching service.

Mr. Pringle: The dispatchers would get their information with regard to requirements from where?

Mr. Asselin: From the Department of Transport, of course, plane arrivals.

Mr. Lanthier: From our own agents at the airport.

Mr. Asselin: From their own agents, but we would also have to get information on peak requirements, for instance, and if planes were rerouted due to weather conditions and had to land there.

Mr. Pringle: This is an important point, Mr. Chairman. I think we should take this into consideration because we would not want to put any additional cost on the Department if at all possible. I think we would like to have it clear in our minds if our recommendations were such, that we would not be adding to the burden of responsibility or to the expense of the airport management or the Department of Transport. I pass, Mr. Chairman.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, there would be, Mr. Pringle, a direct line to both Associations' headquarters and they would be in touch with 1,600 or 1,700 cars by radio. This is the basis on which we are able to guarantee the availability of cars at all times.

Mr. Pringle: I take it that you do not estimate or you do not consider there would be any additional burden under your proposal?

Mr. Asselin: No.

Mr. Pringle: That is really the only answer that I was interested in, that there would be no additional burden or cost.

Mr. Asselin: There would be no additional burdens.

[Interprétation]

avis, exigerait un service de régulation. A-t-on pensé à établir de ce service—à désigner celui qui paierait pour ce service et celui qui en serait chargé.

M. Asselin: Nous proposons que nos postes soient sous la surveillance de notre propre personnel et d'un service de contrôle—si vous le désirez—qui verrait au maintien et à la propreté des taxis et à en fournir un nombre suffisant. Il y aurait donc un service de régulation complet.

M. Pringle: Les régulateurs recevraient-ils les renseignements en ce qui concerne le point de départ des demandes?

M. Asselin: Du ministère des Transports bien entendu, en ce qui concerne l'arrivée des avions.

M. Lanthier: De nos propres agents à l'aéroport.

M. Asselin: De leurs propres agents, mais il faudrait connaître les demandes aux heures de pointe, par exemple, lorsque des avions sont détournés à cause des conditions atmosphériques et doivent atterrir.

M. Pringle: C'est une question très importante, monsieur le président. Je pense qu'il nous faudrait en tenir compte, car on ne voudrait pas que le ministère ait des frais supplémentaires dans la mesure du possible. Nous aimerions voir bien clairement que, si nous faisons ces recommandations, cela n'ajouterait pas un fardeau additionnel en ce qui concerne les dépenses de l'administration de l'aéroport ou le ministère des Transports. Je m'arrête ici, monsieur le président.

M. Asselin: Monsieur le président, il y aurait, monsieur Pringle, une ligne de communication directe au quartier général des deux associations ce qui permettrait de communiquer par radio avec 1,600 ou 1,700 chauffeurs. Voilà comment nous pouvons ainsi garantir la disponibilité des chauffeurs en tout temps.

M. Pringle: J'en conclus que vous pensez qu'il n'y aurait pas un fardeau additionnel en vertu de votre proposition?

M. Asselin: Non.

M. Pringle: C'est réellement la seule réponse à laquelle je m'intéressais, à savoir qu'il n'y aurait pas de frais supplémentaires.

M. Asselin: Il n'y aurait pas de frais additionnels.

[Text]

Mr. Pringle: Yes, thank you.

Mr. Asselin: As a matter of fact, we think that there would be an additional income.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Asselin, where do Diamond cabs now have permits? For what municipalities?

Mr. Asselin: I think perhaps I would ask...

Mr. Allmand: I would like to have that information for both Associations.

Mr. Asselin: Yes, perhaps I would ask Mr. Newell, the President of Diamond Taxicab Association Ltd., to answer.

Mr. R. Newell (President, Diamond Taxicab Association Ltd.): I would say 95 per cent or 96 per cent of our permits are for the City of Montreal. We have a few in Westmount; we have a few in Ville St. Laurent and we have a few of our members in Ville St. Michel.

An hon. Member: What about Côte St. Luc?

Mr. Newell: That is Veterans. I am talking about Diamond. I know Veterans have some in Côte St. Luc.

Mr. Allmand: You said 90 per cent of Diamond taxis are licensed for the City of Montreal. What percentage of the Veterans taxis would be licensed for the City of Montreal?

Mr. Lanthier: I think the only ones that are not licensed in Montreal are in Côte St. Luc where there are about 30 to 50 taxis.

Mr. Allmand: So, all but 13 or 15 are licensed for the City of Montreal.

Mr. Lanthier: Thirty to fifty.

Mr. Allmand: Pardon me, 30 to 50. This means that the majority of your cabs are working in the City of Montreal. You have no cabs which work as a general rule in Dorval, Beaconsfield or in that area of the city?

Mr. Asselin: No, there are about 200 cabs working there. When you talk about 90 per cent of Diamond working in Montreal, the

[Interpretation]

M. Pringle: Oui, je vous remercie.

M. Asselin: En fait, nous pensons qu'il y aurait un revenu supplémentaire.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Asselin, où la compagnie de taxis Diamond détient-elle actuellement des permis? Pour quelles municipalités?

M. Asselin: Je pense que je pourrais peut-être demander...

M. Allmand: Je voudrais obtenir ces renseignements au sujet des deux associations.

M. Asselin: Oui, je pourrais peut-être demander à M. Newell, le président de la *Diamond Taxicab Association Ltd.*, de répondre à votre question.

M. R. Newell (président de la Diamond Taxicab Association Ltd.): Je dirais que 95 ou 96 p. 100 de nos permis sont détenus dans la ville de Montréal. Nous en avons quelques-uns à Westmount et à Ville Saint-Laurent, et quelques autres de nos membres sont à Ville Saint-Michel.

Une voix: Que faites-vous de Côte Saint-Luc?

M. Newell: Cela concerne la compagnie de taxis Veterans. Je parle de la compagnie Diamond. Je sais que la compagnie Veterans en possèdent quelques-uns à Côte Saint-Luc.

M. Allmand: Vous avez dit que 90 p. 100 des chauffeurs de taxis de la compagnie Diamond détenaient des permis de la ville de Montréal. Quel pourcentage des chauffeurs de la compagnie Veterans en ont dans la ville de Montréal?

M. Lanthier: A mon avis les seuls qui n'ont pas de permis à Montréal sont ceux de la Côte Saint-Luc où nous avons environ 30 à 50 taxis.

M. Allmand: Donc tous ont des permis de la ville de Montréal à l'exception de ces 13 ou 15 de la Côte Saint-Luc.

M. Lanthier: De 30 à 50 de la Côte Saint-Luc.

M. Allmand: Excusez-moi, de 30 à 50. Cela signifie que la plupart de vos chauffeurs de taxis travaillent dans la ville de Montréal. Vous n'avez pas de chauffeurs qui travaillent, règle générale, à Dorval, à Beaconsfield ou dans la région de cette ville.

M. Asselin: Il y a environ 200 chauffeurs de taxis qui travaillent là. Lorsque vous dites qu'environ 90 p. 100 des chauffeurs de taxis

[Texte]

other 10 per cent amounts to some 170 cabs and for a small municipality 10 or 12 are quite a number of cabs.

Mr. Allmand: This is important. The President said 96 per cent of his cabs for Diamond were licensed for the City of Montreal. Maybe you could give us the exact number that you have licensed for the other municipalities because I am following up on the questions asked by Mr. Breau and by Mr. Pringle. You said that you are going to guarantee cabs at the airport for peak hours and for all conditions.

Murray Hill—I have no brief for Murray Hill. I am just playing the devil's advocate here to draw out the problem—do not operate a taxi service, they operate this limousine service between the airport and the city. Your cabs are able to pick up people on the street; they answer telephone requests; they are moving all over the City of Montreal and principally in the centre of the city. You said you will have a dispatcher out at the airport, supervision at the airport, and that you will be able to call these cabs to the airport if they are necessary. However, I can visualize a very real problem. If it were a rainy day in Montreal, most of your cabs would be in the centre of Montreal picking people up on the street, how would you be able to get them out to the airport? By the time you were able to get them out to the airport, it seems to me, most of the passengers would be pretty frustrated.

Mr. Asselin: Perhaps Mr. Sauvé might like to say something first and then the presidents.

Mr. J. M. Sauvé (Secretary Treasurer, Diamond Taxicab Association Limited): First of all, I would like to say that Diamond taxi has over 40 taxis in Ville St. Laurent which are stationed on Côte de Liesse.

Mr. Allmand: You have 40 taxis?

Mr. Sauvé: We have 46 members in Ville St. Laurent with Ville St. Laurent permit who are stationed on Côte de Liesse which is very close to the Dorval airport. So, within a few minutes notice they could be at the Dorval airport.

An hon. Member: Can they also go to the Skyline?

Mr. Sauvé: Pardon me.

[Interprétation]

de la compagnie Diamond se trouvent à Montréal, l'autre 10 p. 100 représente environ 170 chauffeurs de taxis, et pour une petite municipalité, 10 ou 12 chauffeurs, c'est tout de même un nombre important.

M. Allmand: C'est important. Le président a dit 96 p. 100 des chauffeurs de taxis de la compagnie Diamond ont des permis de la ville de Montréal. Peut-être pourriez-vous nous dire le nombre exact des chauffeurs pour lesquels vous avez des permis dans d'autres municipalités car je poursuis les questions posées par MM. Breau et Pringle. Vous avez dit que vous allez garantir des taxis à l'aéroport pour les heures de pointe et selon toutes les conditions.

La compagnie Murray Hill,—je n'ai pas de mémoire pour cette compagnie. Je me fais l'avocat du diable ici pour préciser le problème,—n'a pas de service de taxis, mais un service de limousines entre l'aérogare et la ville. Vos chauffeurs de taxis peuvent prendre des voyageurs dans la rue, ils répondent aux demandes par téléphone; ils parcourent la ville de Montréal et surtout le centre de la ville. Vous dites que vous aurez un répartiteur et un surveillant à l'aérogare, ce qui vous permettra d'appeler ces chauffeurs de taxi à l'aérogare, si l'on en a besoin. Toutefois, j'envisage un réel problème. Lorsqu'il pleut à Montréal, la plupart de vos taxis sont au centre de la ville et ils cueillent des voyageurs dans la rue, comment alors allez-vous les faire venir à l'aérogare? Lorsque vous pourrez les envoyer à l'aérogare, il me semble que la plupart des voyageurs seront plutôt frustrés.

M. Asselin: M. Sauvé voudrait peut-être répondre d'abord, et ensuite les présidents.

M. J. M. Sauvé (secrétaire-trésorier de la Diamond Taxicab Association Limited): Tout d'abord, je voudrais dire que la compagnie de taxis Diamond possède plus de 40 taxis à Ville Saint-Laurent, qui ont leur station à Côte de Liesse.

M. Allmand: Vous avez 40 taxis?

M. Sauvé: Nous avons 46 chauffeurs à Ville Saint-Laurent qui détiennent des permis de Ville Saint-Laurent qui ont un poste sur Côte de Liesse qui est très près de l'aéroport de Dorval. Par conséquent, à quelques minutes d'avis, ils peuvent se rendre à l'aérogare de Dorval.

Une voix: Ils peuvent aller aussi au Skyline?

M. Sauvé: Excusez-moi.

[Text]

An hon. Member: The Skyline.

Mr. Sauvé: Yes. We also have quite a few of our members at either the north end or the western part of the Island, both of which are very close to the airport. We have stands at Ruby Foo's and we have stands on Décarie Boulevard. On a few minutes notice they could be in Dorval.

Mr. Allmand: Maybe it would be helpful, Mr. Asselin, if you could file a short statement, maybe one page, pointing out the number of cabs that you have licensed for each municipality so that when we are preparing our report we can see the exact figures. It is misleading to say that you have so many thousand cabs available because a lot of those cabs are in the City of Montreal, downtown.

Now we would like to know exactly how many you have. You say you have 46 in St. Laurent. We would like to know exactly how many Diamond and the Vets have licenses for the different municipalities and in what areas they operate. Could you supply that to us.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, it would be possible for us to do that, if you would allow us a little time.

The Chairman: Oh, yes.

Mr. Asselin: As I pointed out earlier, we had difficulty in getting our brief together.

Might I point out, Mr. Chairman, to Mr. Allmand that there would be a greater number of metered taxis at the airport at all times provided the metered taxi was permitted to pick up a passenger to come back. This has been the basis of your problem out there. The driver of the metered taxi, no matter where he happens to be, St. Laurent, Dorion, St. Jerome or Montreal East, has to take this passenger out to Dorval and then must come back empty, thus creating a waste which the public or the consumer has to pay for—and that is why you have the flat rate at the present time. Now if that taxi was able to go on a stand you would have the additional transportation available for the disembarking passengers at the airport on a much larger basis than you have at the present time. This would be the first step towards solving some of your problems.

Mr. Allmand: Yes, but that is not the real problem.

[Interpretation]

Une voix: Le Skyline.

M. Sauvé: Oui. Nous avons également un nombre important de chauffeurs à l'extrémité nord ou dans la partie ouest de l' le, ce qui est située près de l'aérogare. Nous avons des postes à Ruby Foo's et sur le boulevard Décarie. A quelques minutes d'avis, ils peuvent parvenir à l'aérogare de Dorval.

M. Allmand: Peut-être serait-il utile, monsieur Asselin, si vous pouviez nous donner un résumé d'environ une page, pour indiquer le nombre de chauffeurs de taxis que vous avez dans chacune des municipalités pour que, au moment où nous préparerons notre rapport, nous soyons vraiment bien renseignés sur le nombre exact. Cela peut nous induire en erreur de dire que vous avez des milliers de taxis disponibles car un grand nombre de ces taxis sont au centre de la ville de Montréal.

Nous aimerions savoir le nombre exact de taxis dont vous disposez. Vous dites que vous en avez 46 à St-Laurent; nous aimerions savoir au juste combien de taxis Diamond et combien de taxis Vétérans détiennent des permis pour les différentes municipalités et dans quels secteurs ils se trouvent essentiellement. Pourriez-vous nous donner ces renseignements?

M. Asselin: Nous nous ferons un plaisir de le faire, si vous voulez bien nous donner un peu de temps.

Le président: Oui, en effet.

M. Asselin: Nous avons éprouvé quelque difficulté à rédiger notre mémoire.

Je me permettrai de signaler à M. Allmand, monsieur le président, qu'il y aurait à l'aérogare un plus grand nombre de taxis, en tout temps, s'il était permis à ces taxis de cueillir des voyageurs pour revenir en ville. C'est là le nœud du problème. Quel que soit l'endroit où il se trouve, à St-Laurent, Dorion, St-Jérôme ou Montréal-Est, le taxi avec taximètre doit amener le voyageur   Dorval, puis il doit revenir à vide créant ainsi un gaspillage pour lequel le public ou le consommateur doit payer. C'est pourquoi vous avez un taux fixe en ce moment. Si le taxi pouvait se rendre à un poste, alors vous auriez ce mode de transport additionnel pour le voyageur qui débarque à l'aérogare suivant une proportion beaucoup plus grande que ce vous avez en ce moment. Ce serait là une première étape pour résoudre une partie de vos problèmes.

M. Allmand: Oui, mais ce n'est pas l  le fond du problème.

[Texte]

Mr. Asselin: Now at peak hours you will have a problem. Our Association feels that it has enough taxis working in the general Montreal region to be able to meet these requirements. They have studied it. The Diamond Taxicab Company started almost 50 years ago. They know the transportation business. They have had to meet requirements in other areas of a similar nature and have been able to do it. As I say, this question has been studied by them. If they are giving a guarantee to provide this service presumably there might be penalties if they did not do it. However, they both feel, after a sufficient examination of the problem, that there would be cars available at all times to meet all requirements and that perhaps would alleviate some of the problems that exist now.

Mr. Newell: May I add a remark, please? Mr. Allmand, you mentioned that the taxis were worked mostly in downtown Montreal.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Newell: You were very right when you said this. But if they are permitted to operate as metered taxis and to return with passengers they will pick up a lot of trips to Dorval, and remain there.

However, the bulk of the business comes from downtown and these drivers get very annoyed because they hate to lose a load, as we call it in the taxi language. They are sitting on the stand or at a hotel, a customer comes out of his room with luggage and is approached by a dispatcher, perhaps to send him to the airport, and the customer going to the airport in a metered taxi will have the advantage of doing the same coming back.

Mr. Allmand: Yes, well I see that problem. But the real doubt in my mind is this. When it is raining or snowing or it is difficult to get around Montreal, most of the cabs in the centre of the city are picking up right and left. As a matter of fact, it is very difficult in the centre of Montreal to get a cab under such conditions. I have had that experience. The doubt in my mind is that if those conditions prevail in the centre of Montreal you are not going to be able to get those cabs out to the airport. You will say that Murray Hill will be out there and they will be able to handle it. But we have to counterbalance this with the thought that if we are going to allow cabs to go out there Murray Hill of course will want concessions from the Department of Transport. They probably will not want to pay the same amount of money that they are paying now because they will not get the same amount of business that they are getting

[Interprétation]

M. Asselin: Aux heures de pointe, vous aurez un problème. Notre Association est d'avis qu'elle dispose de suffisamment de taxis dans la région de Montréal pour répondre à ces exigences. Ils ont étudié la question. La *Diamond Taxicab Association Ltd.* a débuté il y a près de 50 ans, donc elle connaît tout ce qui se rapporte au transport; l'Association a dû répondre à des exigences dans d'autres domaines et a su relever le défi. J'imagine que si elle garantit ces services, il y aurait des sanctions de prévues si elle ne le faisait pas. Les deux associations sont d'avis, après avoir étudié suffisamment le problème, qu'il y aurait des voitures disponibles en tout temps pour répondre à toutes les exigences et résoudre une partie des problèmes qui existent maintenant.

M. Newell: Si je puis me permettre une observation, vous dites que la plupart des taxis se trouveraient dans le centre ville de Montréal?

M. Allmand: Oui.

M. Newell: Vous avez entièrement raison.

Si, cependant, on les autorisait en tant que taxi à revenir avec un voyageur ils auraient beaucoup de voyages à Dorval et y resteraient. Or le gros du trafic, provient essentiellement du centre-ville, et ces chauffeurs habituellement sont tellement ennuyés à la perte d'un voyage, d'un «load» comme on dit en langage de taxi. Ils sont à un poste ou à un hôtel; un client sort de sa chambre avec ses bagages et un «dispatcher» portier lui offre de l'envoyer à l'aérogare. Le client qui s'en va à l'aérogare dans ce taxi aura donc l'avantage de faire la même chose en revenant.

M. Allmand: Je vois ce qu'il en est. Ils se produisent toutefois un doute dans mon esprit. En effet, lorsqu'il pleut ou qu'il neige, il est difficile, de circuler dans les rues de Montréal étant donné que la plupart des taxis dans le centre-ville cueillent des voyageurs à droite et à gauche. Il est très difficile même d'obtenir un taxi dans de telles conditions. J'ai eu une telle expérience moi-même, et voilà pourquoi je doute que s'il existait de telles conditions dans le centre-ville de Montréal, vous ne seriez pas en mesure d'avoir des taxis à l'aérogare. A ce moment-là, on dirait, eh bien, Murray Hill s'y trouvera et sera en mesure de répondre à la demande. Il faut tout de même rétablir l'équilibre; si nous avons des taxis, la Murray Hill voudrait aussi une concession du ministère des Transports et ils ne paieront pas sans doute ce qu'ils paient maintenant parce qu'ils n'auront pas le même chiffre d'affaires, alors, je peux très bien voir ce qui se pro-

[Text]

now. There is a doubt in my mind and maybe you will convince me that I am wrong. Now I think I can see what will happen. When things are not so busy in the centre of the city, sure, you will have lots of cabs out there, but when it is raining, snowing or the demand for cabs is very heavy on the street you will have a difficult time getting cabs to go from Montreal out to the Dorval airport to take fares in.

Mr. Asselin: Only at those times where there are more disembarking passengers than embarking passengers, and this can happen whether it is raining or snowing.

Mr. Allmand: Well...

Mr. Asselin: This is correct, because the taxicab is not going to return empty.

Mr. Allmand: Oh, no, even if he could return with a metered fare I still feel you would have difficulty.

Mr. Asselin: Mr. Lanthier has something to add to this.

Mr. Lanthier: We are talking about the service to the public now?

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Lanthier: All these taxis you say load downtown, which is quite true, but where do they go to? Most of their loads are to the outlying districts, from where it is much easier for them to shoot out to the airport than to go back downtown in the traffic.

Mr. Allmand: Would not the extreme point of the heavy percentage of their loads be to Montreal West? You would not have too many going from the centre of Montreal out to what they call the Lakeshore area, would you?

Mr. Lanthier: Not too many to the Lakeshore but you do get loads out there. And when you have thousands of cabs you are going to have some in the Lakeshore area, you are going to have some in St. Laurent, in the Town of Mount Royal, in Westmount, where it will be easier for them to go to the airport rather than dead-head back down to the centre of the city.

Mr. Asselin: Furthermore, Mr. Allmand, we do have a radio service. The Association represents the owners of the taxicabs, not just the drivers...

Mr. Forrestall: How many of these cabs does the Association own?

[Interpretation]

duira. Il se peut qu'on me convainque du contraire, mais lorsqu'il n'y a pas tellement d'achalandage dans le centre-ville de Montréal, vous y aurez toujours un très grand nombre de taxis à Dorval, mais lorsqu'il pleut, il neige et que la demande est très grande dans les rues de Montréal, alors vous éprouverez peut-être beaucoup de difficultés à obtenir un taxi pour voyager de Montréal à Dorval.

M. Asselin: Seulement, qu'il pleuve ou qu'il neige, le nombre de voyageurs qui débarquent est supérieur au nombre de ceux qui embarquent.

M. Allmand: Bien...

M. Asselin: C'est juste, parce que le taxi ne reviendra pas à vide.

M. Allmand: Oh, non, car même s'il pouvait avoir un voyageur je crains fort que vous ayez toujours des difficultés.

M. Asselin: M. Lanthier a quelque chose à ajouter à cela.

M. Lanthier: Est-ce que nous parlons d'un service au public?

M. Allmand: C'est exact.

M. Lanthier: Où vont tous ces taxis qui cueillent des voyageurs en ville? La plupart de ces clients sont dans les districts périphériques où il leur est plus facile de se rendre à l'aérogare que de se rendre en ville.

M. Allmand: Est-ce que le plus fort pourcentage de leurs voyageurs ne seraient pas, disons, à un point extrême, comme Montréal-Ouest, par exemple. Vous n'auriez pas tellement de voyageurs qui iraient du centre-ville dans la région de Lakeshore?

M. Lanthier: Pas tellement, mais vous en avez là et lorsque vous avez des milliers de taxis, vous en aurez le long de Lakeshore, d'autres à St-Laurent, à Ville Mont-Royal et à Westmount, et il sera plus facile pour eux de se rendre, à l'aérogare que de revenir au centre-ville.

M. Asselin: En plus, monsieur Allmand, nous avons un service de communication par radio. L'Association représente les propriétaires des taxis et non pas seulement les chauffeurs.

M. Forrestall: Combien de ces taxis sont la propriété de l'Association?

[Texte]

Mr. Asselin: The Association owns none.

Mr. Forrestall: Absolutely none.

Mr. Asselin: None at all.

Mr. Forrestall: Do you as individuals own any?

Mr. Asselin: Yes. The Association provides a service for owners of cabs.

Mr. Forrestall: Do you own a large percentage as individuals?

Mr. Lanthier: I have 48.

Mr. Newell: I have 10.

Mr. Forrestall: So you do not own the largest percentage.

Mr. Newell: No.

Mr. Forrestall: How many does the Treasurer have?

Mr. Newell: The Treasurer does not have any.

Mr. Forrestall: I am sorry, Warren, for interrupting you.

Mr. Allmand: I will move on to another point.

Mr. Asselin: On this particular point Mr. Sauvé has something to add.

Mr. Sauvé: There seems to be a doubt in the Committee's mind on the availability of taxis under abnormal conditions.

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Sauvé: When you ask for the number of permits in different municipalities you have to bear in mind that the Montreal permits also work Cartierville which is right next to St. Laurent.

Mr. Allmand: Well, that is the City of Montreal.

Mr. Sauvé: It is a City of Montreal permit but that does not mean that they are downtown—they are close to the airport. There is no permit available in the Town of Mount Royal, which is very close to the airport, and all the Montreal permits work in the Town of Mount Royal. We have many members and many stands in the Town of Mount Royal.

Mr. Allmand: You should have made that clear when you submitted this document to us. I did not know that about the Town of Mount Royal.

[Interprétation]

M. Asselin: Aucun.

M. Forrestall: Absolument aucun.

M. Asselin: C'est juste.

M. Forrestall: En tant que particuliers,  tes-vous propriétaires de ces taxis?

M. Asselin: L'Association offre un service aux propriétaires de taxis.

M. Forrestall: En tant que particuliers, en avez-vous un fort pourcentage?

M. Lanthier: J'en ai 48.

M. Newell: J'en ai 10.

M. Forrestall: Alors vous n'êtes pas propriétaire du plus gros pourcentage de taxis?

M. Newell: Non.

M. Forrestall: De combien en dispose le trésorier?

M. Newell: Le trésorier n'en a aucun.

M. Forrestall: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur.

M. Allmand: Je vais passer à un autre point.

M. Asselin: M. Sauvé a quelque chose à ajouter.

M. Sauvé: Le Comité ne semble pas croire à la disponibilité de taxis dans des conditions anormales.

M. Allmand: C'est exact.

M. Sauvé: Lorsque vous demandez le nombre de permis dans les différentes municipalités, il ne faut pas oublier alors que le permis de Montréal vaut aussi dans Cartierville qui est à côté de St-Laurent.

M. Allmand: C'est la ville de Montréal.

M. Sauvé: C'est un permis de la ville de Montréal, mais cela ne veut pas dire que les taxis sont au centre-ville; ils sont près de l'aérogare. Il n'y a pas de permis dans Ville Mont-Royal qui est à proximité de l'aéroport, et tous les permis de Montréal sont acceptés dans Ville Mont-Royal. Nous avons un bon nombre de postes et bon nombre de membres dans Ville Mont-Royal.

M. Allmand: Il me semble que vous auriez dû préciser cela lorsque vous nous avez présenté ce document. J'ignorais ce renseignement au sujet de Ville Mont-Royal.

[Text]

Mr. Sauvé: You see, when you mention a Montreal permit, you only think of downtown Montreal.

Mr. Allmand: No, I am not looking at just downtown Montreal. I really want to know how many cabs you have working on a regular basis in the areas near the airport. It appears to me that the great number of your cabs are working east of Decarie.

Mr. Sauvé: I would say we have over 200 cabs working west of Decarie.

Mr. Allmand: Well, that is a small percentage.

The Chairman: Mr. Allmand, would you allow Mr. Guay a supplementary question?

Voulez-vous permettre à M. Guay de poser une question supplémentaire?

M. Allmand: Oui.

M. Guay (Lévis): Voici la question, je ne sais pas si M. Allmand allait la poser, mais je pense que pour nous, elle est très importante. Quand vous parlez de service adéquat, satisfaisant, commode, économique, à combien estimez-vous le nombre de voitures qu'il vous faudrait en permanence à l'aéroport pour le donner? On n'y fait allusion nulle part dans le mémoire.

M. Asselin: Nous croyons que nous avons à notre disposition un nombre suffisant de voitures pour répondre à toutes les demandes, mais nous voudrions que le ministère des transports nous dise combien ils veulent en avoir à cet endroit.

M. Guay (Lévis): C'est bien beau, vous voulez vous soumettre à toutes les recommandations du ministère des Transports, mais si, d'après vous, c'est économique, payant, c'est que vous avez pensé au nombre de voitures qui devront être stationnées à l'aéroport pour donner ce service.

M. Asselin: Nous avons 2,100 voitures dans la région; c'est la moitié des voitures taxi de Montréal. Nous n'avons jamais eu d'expérience à l'aéroport, mais nous croyons que nous avons un surplus de voitures pour l'aéroport.

Qu'on nous dise combien d'automobiles on exigera, et nous dirons en quelques minutes seulement si elles sont disponibles ou non.

M. Guay (Lévis): C'est toujours la même question. Les premiers mots de votre mémoire...

[Interpretation]

M. Sauvé: Voyez-vous, lorsque vous parlez du permis de Montréal, vous ne songez qu'au centre-ville de Montréal.

M. Allmand: Non, je veux savoir combien de taxis vous avez qui fonctionnent de façon régulière, dans les régions près de l'aérogare. Il me semble que le grand nombre est à l'est de Decarie.

M. Sauvé: Disons que nous avons plus de 200 taxis à l'ouest de Decarie.

M. Allmand: C'est un faible pourcentage.

Le président: Pourriez-vous permettre à M. Guay de poser une question supplémentaire?

Will you allow Mr. Guay to ask a supplementary question?

Mr. Allmand: Yes.

M. Guay (Lévis): Here is my question. I do not know whether Mr. Allmand was going to put it, but I think that it is very important for us. When you speak of adequate, satisfactory, economic and convenient service, how many vehicles do you think would be required permanently at the airport in order to insure this service? No mention of this is made anywhere in the brief.

Mr. Asselin: We believe that we have at our disposal a sufficient number of vehicles to meet all demands, but we would like the Department of Transport to tell us how many vehicles they want there.

Mr. Guay (Lévis): This is all good and well. You want to go along with all the recommendations of the Department of Transport. But if, in your opinion, it is sound economically, you must have thought in advance how many vehicles would have to be at the airport to give this service.

Mr. Asselin: We have 2,100 vehicles in the region. This is one-half the number of taxicabs in Montreal. We have never had any experience at the airport but we believe that we have a surplus number of vehicles which could be used at the airport.

Tell us how many vehicles will be required, and it would only take us a few moments to be able to tell you whether they are available or not.

Mr. Guay (Lévis): The same question remains. The first words in your brief.

[Texte]

M. Asselin: Monsieur le président, combien d'automobiles assurent le service aujourd'hui? La «Murray-Hill», combien d'automobiles a-t-elle à sa disposition?

M. Guay (Lévis): On me dit 150 ou 175. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais il reste que...

M. Asselin: Il y a une autre chose, monsieur le président. M. Choquette me fait penser que...

M. Guay (Lévis): Monsieur Asselin, si vous me permettez de terminer la question, je veux que ce soit clair dans votre esprit aussi.

M. Asselin: Oui, oui.

M. Guay (Lévis): Je ne suis pas là pour vous embêter mais pour essayer d'éclairer les autres membres du Comité. Au début de votre mémoire, vous dites que le service n'est pas satisfaisant. Je vous demande ce qu'il manque pour qu'il soit satisfaisant. Je veux des preuves, quand même.

M. Asselin: Il n'y a pas suffisamment d'automobiles à certaines heures d'affluence. Le nombre de taxis qui se trouvent à l'aéroport à un moment, n'est pas important. C'est la nombre de voitures disponibles pour rencontrer les demandes différentes à des heures différentes qui est important. Si vous voulez 25 automobiles, l'association que je représente, est prête à rencontrer les exigences du ministère des Transports.

M. Guay (Lévis): Mais si on vous demandait 50 ou 75 automobiles, seriez-vous prêts à garantir ce nombre?

M. Asselin: Si l'affluence le justifie, oui.

M. Guay (Lévis): Justement, s'il n'y a pas d'affluence?

M. Newell: Nous n'avons jamais fait l'expérience de desservir l'aéroport de Dorval et de voir combien de passagers nous pouvons amener dans nos voitures. Donnez-nous six mois ou un an et nous allons vous donner des chiffres concrets.

M. Guay (Lévis): Mais...

Le président: Monsieur Guay, je ne voudrais pas être...

M. Guay (Lévis): Mais c'est toujours la même question, monsieur le président. Je veux que ce soit très clair.

M. Newell: Nous ne pouvons répondre à votre question, malheureusement, parce que

[Interprétation]

Mr. Asselin: Mr. Chairman, how many vehicles give that service today? How many vehicles does Murray Hill have at its disposal?

Mr. Guay (Lévis): I am told 150 or 175. I do not have the exact figure, but...

Mr. Asselin: There is another thing too, Mr. Chairman. Mr. Choquette is making me think that...

Mr. Guay (Lévis): Mr. Asselin, if you will allow me to finish the question, I want it to be clear in your mind too.

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Guay (Lévis): I am not trying to give you a hard time but I am trying to enlighten the other members of the Committee. You began your brief by saying that the service is not satisfactory, and therefore, I am asking you what is lacking so that it would be satisfactory. I want evidence to be given.

Mr. Asselin: There are not sufficient vehicles at certain peak times. The number of taxis at the airport at a given time is not important. It is the number of cars available to meet the various demands at different hours which is important. If you want us to keep 25 vehicles there the Association that I represent is ready to meet the requirements of the Department of Transport.

Mr. Guay (Lévis): But if you were to be asked for 50 or 75 cars, would you then be ready to guarantee this particular number?

Mr. Asselin: If demand justifies it, yes.

Mr. Guay (Lévis): And if there is no great demand?

Mr. Newell: We have never had the experience of serving the Dorval airport and to see how many passengers could be carried in our vehicles. Give us six months or one year, and we will give you concrete figures.

Mr. Guay (Lévis): But...

The Chairman: Mr. Guay, I would not want to...

Mr. Guay (Lévis): But, Mr. Chairman, it is always the same question. I want it to be very clear.

Mr. Newell: Unfortunately, we cannot answer your question because we have never

[Text]

nous n'avons jamais eu de voitures munies de taximètre à Dorval, et que c'est notre seule façon de procéder.

M. Guay (Lévis): Comment savez-vous, alors, que ce sera payant pour vous et moins coûteux pour le passager?

M. Asselin: Cela se fait à d'autres aéroports dans le monde, à Chicago, à New York et à d'autres aéroports qui donnent ce service au public, à certains endroits, avec limousine et à d'autres endroits, sans limousine.

The Chairman: Would you allow Mr. Turner to ask a supplementary question?

Mr. Allmand: As long as I have the right to return to my question.

The Chairman: Yes. Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Asselin, these cars that you propose to keep at the airport, would they need additional permits to operate from Dorval?

Mr. Asselin: No, I do not think so, sir.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Asselin: Except for the permit issued by the Department of Transport, which they would request us to have.

Mr. Turner (London East): Does Dorval issue permits?

Mr. Asselin: The Town of Dorval does.

Mr. Turner (London East): This is what I mean. Do you not have to obtain a permit from Dorval?

Le président: En appel au Règlement, monsieur Portelance.

M. Portelance: Serait-il possible que, d'ici la fin des mémoires, nous parlions chacun dix minutes, sans qu'il y ait de questions supplémentaires, comme cela se fait dans d'autres comités? Je crois que ce serait beaucoup plus rapide. Si tous les membres étaient de cet avis, je crois que ce serait la meilleure manière de procéder.

Le président: Si c'est l'avis du Comité, je suis prêt à l'accepter. J'essaie d'être aussi indulgent que possible, de permettre des questions supplémentaires.

Mr. Portelance: I propose that everyone be allowed 10 minutes without any supplementary questions, and go around the table.

[Interpretation]

had any taxis with meters at Dorval, and this is our only way of operating.

Mr. Guay (Lévis): How then do you know then at it would be profitable for you and less costly for the passengers?

Mr. Asselin: It is done at other airports throughout the world, Chicago, New York and other airports where this service is given to the public, at certain locations, with limousines and without limousines at certain other locations.

Le président: Est-ce que vous autorisez M. Turner à poser une question supplémentaire?

M. Allmand: Oui, pour autant que je puisse revenir à ma propre question par la suite.

Le président: Oui. Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Est-ce que les taxis supplémentaires que vous proposez d'affecter à l'aéroport ont besoin de permis additionnels pour prendre des passagers à Dorval?

M. Asselin: Je ne crois pas.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Asselin: Nous aurons cependant besoin d'un permis du ministère des Transports.

M. Turner (London-Est): Est-ce que Dorval ne donne pas de permis?

M. Asselin: La ville de Dorval donne des permis.

M. Turner (London-Est): C'est ce que je voulais dire.

The Chairman: On a point of order, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Would it be possible, between now and the end of our hearing of the briefs, that we would each have an opportunity of speaking for 10 minutes without any supplementary questions being asked, as is the case in other Committees? I think it would be a lot faster. If all members were to agree this might be the best procedure to follow.

The Chairman: If this is what the Committee wants I am ready to agree. I am also trying to be as accommodating as possible by allowing supplementary questions.

M. Portelance: Je propose que chacun ait dix minutes en plus sans questions complémentaires.

[Texte]

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I am going to move on to another subject. If we were to adopt your suggestions, do you now have the necessary permits to fulfil this service? Would you require further permits from either the Quebec Transportation Board or licences from any of the municipalities?

Mr. Asselin: We do not think so.

Mr. Allmand: You do not think so. Very well. You suggest in your brief that there should be a supervised stand for Diamond and Veterans, but in answer to a question you said you would not mind if LaSalle came in. If we only allowed specific companies to come in we might be open to further criticism. What would your reaction be to a supervised common stand for simply picking people up after you have brought somebody out to the airport? In other words, you bring somebody out to the airport and there is a common stand where you wait in line and you can use a metered cab to take people back to the city.

Mr. Asselin: In my personal opinion—and it is a legal one and it is the only way that the Committee can answer one of the problems which you are going to be faced with, you will have to provide a sufficient number of cars at all times. I think only associations such as Diamond, Veterans and LaSalle can make those guarantees. On the other hand, there will be taxis coming to the airport from smaller municipalities and from other municipalities all over. I am not here to make a brief for the independent taxi operator, but I think you are going to have to look after him. If he comes from Dorion, for instance, with passengers in his taxi you are either going to have to send him back empty, as you do now and which is a waste, or you will have to allow him to pick up a passenger. This is the problem which the Committee is going to have to face. Obviously these operators are not large enough to give the same kind of guarantees. There will be the question of supervising. I think this is known in the business as a common stand and there would be the matter of supervising a common stand in order not to lose this passenger-carrying capacity. The associations which I represent have not presented any brief on this subject, but in principle we do not oppose, and we are not here to oppose, other metered taxicabs from picking up passengers at the airport. I think Mr. Allmand's point, Mr. Chairman, is an excellent one because cabs will be coming in all directions from this region and they will have to go back.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je vais passer à un autre sujet. Si nous adoptions votre suggestion, auriez-vous déjà les permis voulus pour assurer ce service? Auriez-vous besoin d'avoir d'autres permis de l'Office des transports du Québec ou d'autres permis d'autres municipalités?

M. Asselin: Non, nous ne croyons pas.

M. Allmand: D'accord. Dans votre mémoire vous dites qu'il faudrait installer un poste surveillé pour *Diamond* et *Veterans*, mais en réponse à une question, vous dites que vous ne verriez pas d'inconvénient à ce que *LaSalle* ait aussi un poste. Si on permet seulement à certaines compagnies d'avoir un poste, nous nous exposons certainement à la critique. Que penseriez-vous d'un poste surveillé commun où les taxis pourraient prendre les voyageurs après en avoir amenés à l'aéroport. En d'autres termes, les taxis amèneraient les clients à l'aéroport, puis attendraient en file au poste et retourneraient en ville avec d'autres clients en se servant d'un taximètre.

M. Asselin: En tant qu'avocat, je dois dire que c'est la seule façon pour le Comité de résoudre un des problèmes qui se posera. Seules des compagnies comme *Diamond*, *Veterans* et *LaSalle* peuvent garantir en tout temps un nombre suffisant de voitures. D'autre part, il y aura aussi des taxis qui arriveront à l'aéroport, venant de plus petites municipalités et d'autres municipalités des environs. Je ne suis pas ici pour présenter un mémoire au nom des exploitants de taxi indépendants, mais il faudrait aussi voir ce qu'il en est dans leur cas. Si un taxi vient de Dorion, par exemple, avec un voyageur, il faudra soit le renvoyer vide, comme on le fait maintenant, ce qui est un gaspillage, ou lui permettre de prendre un voyageur. C'est là le problème que le Comité devra étudier. De toute évidence, ces chauffeurs ne peuvent offrir les mêmes garanties. Il y aura la question de la surveillance des postes, comme on les appelle, qui permettrait au taxi de ne pas retourner vide. Les associations que je représente n'ont pas fait de mémoire là-dessus, mais elles ne s'opposent pas en principe à ce que d'autres taxis prennent des voyageurs à l'aéroport. Je pense que le point de vue de M. Allmand est excellent, parce qu'il y aura des taxis qui viendront de partout et qu'ils devront retourner d'où ils viennent.

[Text]

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Asselin: And perhaps some facilities should be provided for them to do so.

Mr. Allmand: Could your companies operate under a common stand system such as that? You would have to wait in line, of course.

Mr. Asselin: It would be very difficult for Diamond and Veterans, and perhaps LaSalle, to give the guarantees that Mr. Guay and others here would require from a common stand. For one thing, there is the supervision of it and another thing is Mr. Pringle's question of the dipstaching. You would also be requesting two associations that are in competition with others to give guarantees to have cars on a common stand, which I do not think they are prepared to do. They would be prepared to guarantee they would have cars on their own stand, but they would have no objection if the Department of Transport or some other organization operated either a common stand or a stand on whatever basis you might suggest.

Mr. Allmand: This gentleman here would like to answer.

Mr. Asselin: You see, we believe it is a necessity that you have a supervised stand there which is operated either by one of the associations or by a group of them and that they are able to give you the guarantees you need: protection of the public, cleanliness of the cabs and availability at all hours. This is the kind of guarantee I mean. You are not going to get that kind of a guarantee from an association with four taxis. On the other hand, it might be unfair on the part of the large associations to cut them out of the business. We have not made a pronouncement on it and we do not intend to. We think it is up to the Committee to make a recommendation on that basis. I think Mr. Allmand has a very valid point there.

Mr. Allmand: I can see that the drivers from Ville St-Pierre, Montreal West, Beaconsfield, Pointe Claire, and many others have the same frustrations your drivers have when they go to the airport. I am wondering how it would work if we had a common stand. Could we still have the supervision in the...

Mr. Asselin: This might well answer your problem, if you had a common supervised stand, because if our associations have a supervised stand, they are prepared to give the guarantees that you request, or that you

[Interpretation]

M. Allmand: Oui.

M. Asselin: Peut-être devrait-il y avoir des installations spéciales prévues pour cela.

M. Allmand: Est-ce que vos compagnies pourraient travailler à partir d'un poste commun? Les taxis devraient évidemment faire la file.

M. Asselin: Il serait difficile pour *Diamond* et *Veterans* et peut-être *LaSalle* de fournir les garanties que M. Guay et d'autres ici exigeraient s'il y avait un poste en commun. Il y a d'abord la question de la surveillance et ensuite celle du régulateur, qu'a soulevée M. Pringle. En fait, vous demandez à deux compagnies qui sont en concurrence avec d'autres de garantir que leurs taxis se trouvent à un poste en commun. Je ne crois pas qu'elles seront prêtes à le faire. Elles seraient prêtes à garantir des voitures pour leur propre poste, et elles ne s'opposeraient pas si le ministère des Transports ou quelque autre organisme établissait un autre poste en commun.

M. Allmand: Il y a quelqu'un ici qui désire répondre à cela.

M. Asselin: A mon avis, il est absolument nécessaire d'avoir un poste doté d'un personnel de surveillance qui soit exploité par une des associations ou par un groupe d'associations qui peuvent donner les garanties nécessaires; protection du public, propreté des voitures, disponibilité en tout temps. Une association de quatre taxis ne pourra donner une telle garantie. D'autre part, il serait peut-être injuste de la part des grandes associations de leur faucher l'herbe sous le pied. Nous n'avons pas fait de déclaration à ce sujet et nous n'avons pas l'intention d'en faire. Nous croyons que c'est au Comité de formuler une recommandation à ce sujet. Je crois que l'argument de M. Allmand est très valable.

M. Allmand: Alors, je peux très bien voir que les chauffeurs de taxi de Montréal-ouest, Ville St. Pierre, Pointe-Claire et de Beaconsfield éprouveront ces mêmes sentiments de frustration une fois rendus à l'aéroport. Je me demande alors ce qu'il arriverait si nous avions un poste en commun. Est-ce qu'on pourrait toujours avoir cette surveillance?

M. Asselin: Un poste en commun sous surveillance pourrait peut-être résoudre votre problème parce que si nos associations avaient un poste sous surveillance, elles seraient disposées à assurer les garanties que

[Texte]

appear to want. They are still prepared to give it, even though you do have a common stand or some other stand, or another association stand.

Mr. Allmand: Would it be too hard on you if you were allowed to pick up when you brought a passenger out, but not allowed to go out there and wait if you did not bring a passenger out?

Mr. Asselin: Do you mean the Diamond?

Mr. Allmand: Well, both of you.

Mr. Asselin: For Diamond and Vets, it would be very hard because how would you want us to guarantee that so many cars would be there all the time?

Mr. Allmand: Yes, that is a good point. This man wanted to answer one of the questions.

Mr. J. M. Sauvé (Secretary Treasurer, Diamond Taxicab Association Limited): Well, regarding your phrase "supervised common stand", that would not exist unless the Department of Transport itself would do the supervising. No company itself will pay salaries to supervise a common stand, if you understand what I mean. You are not going to supervise a stand that you do not own. If it is a common stand, it will have to be supervised by the Transport Commission itself, which will be an additional expense to the federal government.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, there is another point that is perhaps of interest to Mr. Allmand. One of the things you have to be very careful of is complaints. A supervised stand can look after the complaints. First of all, it can minimize them and pinpoint where they come from. The supervision of a common stand is going to be difficult unless, as Mr. Sauvé says, it is done by the Department of Transport, and here you will have additional expense.

In New York, I am told, where they have a common stand, the driver brings a passenger to the airport and then goes on to a common stand and goes through a gate and pays 25 or 50 cents for the privilege. But I do not think there is any supervision, except for the collecting of the...

Mr. Allmand: I believe that in 1960 you made an application to the Quebec Transport Board. Diamond Taxicab Association made an application to provide service at the airport,

[Interprétation]

vous semblez exiger. Elle sont même prêtes à le faire même si vous avez un autre poste en commun ou le poste d'une autre association.

M. Allmand: Est-ce que ce serait trop difficile si vous étiez simplement autorisé à cueillir un voyageur simplement lorsque vous y amenez quelqu'un, mais non pas à attendre les clients.

M. Asselin: Pour le *Diamond*?

M. Allmand: Pour les deux compagnies.

M. Asselin: Pour *Diamond* et *Vets*, ce serait très difficile, car comment voulez-vous que l'on puisse garantir que tant de voitures seraient là à tout moment?

M. Allmand: Oui c'est une très bonne question cette personne voulait répondre à l'une des questions.

M. J.-M. Sauvé (Secrétaire-trésorier, Diamond Taxicab Association Limited): Pour ce qui est de «poste en commun sous surveillance», cela n'existerait pas à moins que le Ministère des transports lui-même n'assume la surveillance, parce qu'aucune compagnie ne paierait des salaires pour assurer la surveillance d'un poste en commun. Vous comprenez ce que je veux dire parce qu'on ne veut pas faire la surveillance d'un poste dont on n'est pas le propriétaire. S'il s'agit d'un poste en commun, il faudra que la surveillance soit faite par la Commission des transports elle-même ce qui représenterait des frais additionnels pour le gouvernement fédéral.

M. Asselin: Monsieur le président, il y a un deuxième point qui intéresserait peut-être M. Allmand. Il vous faut faire très attention aux griefs. D'abord il peut les minimiser et voir avec surveillance peut régler la question des griefs. D'abord il peut les minimiser et voir d'où ils viennent. La surveillance d'un poste en commun sera très difficile à assurer à moins que, comme le dit M. Sauvé, c'est fait par le ministère des Transports et là vous aurez des frais additionnels.

A New York, me dit-on, là où ils ont un poste en commun, les chauffeurs amènent un voyageur à l'aéroport, ensuite vont à un poste en commun, passent par une porte et paient 25 cents ou 50 cents pour ce privilège, mais je ne crois pas qu'il y ait de surveillance qui soit exercée. Sauf pour la perception...

M. Allmand: Je crois qu'en 1960, vous avez présenté une demande à la Régie des transports du Québec. La *Diamond Taxicab Association* a fait une demande en vue d'assurer

[Text]

and the application was turned down. What was the exact nature of your application at that time?

Mr. Asselin: I have a copy before me of a petition which is addressed to Her Majesty the Queen, and in particular to the Department of Transport. Is that the same one?

Mr. Allmand: No, it is the Quebec Transport Board, *La Régie des transports du Québec*.

Mr. Asselin: Mr. Choquette will answer that question.

M. Martial Choquette (Gérant général, Diamond Taxicab Association Limited): La demande a été accordée, monsieur Allmand, mais on a appelé de cette décision et elle a été renversée en cour d'appel. Il s'agissait d'obtenir la permission de transporter des passagers de Montréal à Dorval en divisant le coût par le nombre de passagers. Par exemple, si le total du taximètre était de \$4, chaque passager pouvait payer \$1. Cette permission a été accordée par la Régie des transports du Québec et annulée par la cour d'appel.

M. Allmand: Merci.

Mr. Crossman: Could I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. Crossman, I think we will follow the suggestion of Mr. Portelance. If we keep asking supplementary questions we will never get on with it.

Mr. Crossman: I just wanted to ask this before we go on to some other point.

The Chairman: Mr. Valade.

Mr. Valade: Mr. Chairman, I have no objection. I will allow my friend to ask a question.

Mr. Crossman: I would like to add to the line of questioning of Mr. Allmand. With regard to the taxis that have delivered passengers to the airport and have come away empty, have you any figures as to how many do so in the year?

Mr. Asselin: No, except to say that all of them do. Perhaps Mr. Choquette or Mr. Sauvé could tell us how many thousands of people—we carry 25 million passengers a year. Many of them go to the airport. I do not believe we have any exact numbers. All of them come away empty.

[Interpretation]

un service à l'aéroport et cette demande fut rejetée. Quelle était la nature exacte de votre demande à ce moment-là?

M. Asselin: J'ai copie ici d'une pétition adressée à Sa Majesté la Reine et en particulier au ministère des Transports. Est-ce la même chose?

M. Allmand: Il s'agit de la Régie des transports du Québec.

M. Asselin: M. Choquette répondra à cette question.

Mr. Martial Choquette (General Manager, Diamond Taxicab Association Limited): The application was granted, Mr. Allmand, but there was an appeal against that decision. The decision was reversed in the Court of Appeal. It was designed to obtain permission to transport passengers from Montreal to Dorval by dividing the cost by the number of passengers. For instance, if taximeter read \$4, then each passenger could pay \$1. This permission was granted by the Quebec Transport Board and was cancelled out by the Court of Appeal.

Mr. Allmand: Thank you.

M. Crossman: Puis-je vous poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur Crossman, je vais suivre la suggestion de M. Portelance. Si on pose toujours des questions complémentaires, on ne terminera jamais.

M. Crossman: Je voulais simplement vous demander ceci avant de passer à d'autres questions.

Le président: Monsieur Valade.

M. Valade: Monsieur le président, je ne m'y oppose pas du tout et je permettrais à mon ami de poser sa question s'il le veut bien.

M. Crossman: Je voudrais reprendre la série de questions posées par M. Allmand, en ce qui a trait aux taxis qui amènent des voyageurs à l'aérogare et qui reviennent à vide, est-ce que vous disposez de statistiques sur le nombre de taxis par année qui reviennent ici à vide?

M. Asselin: Non, sauf que je puis vous dire que tous reviennent à vide, sans voyageurs. M. Choquette ou M. Sauvé pourrait peut-être nous dire combien de milliers de personnes nous transportons par année. Nous transportons 25 millions de voyageurs par année. Bon nombre d'entre eux se rendent à l'aérogare. Le nombre exact, je ne crois pas que nous soyons en mesure de vous le donner, tous ces taxis reviennent à vide.

[Texte]

Mr. Crossman: What I was trying to establish was what percentage of the over-all passenger load from the airport this would represent, if they were allowed to carry fares.

Mr. Sauvé: Just to give you an idea, in one weekend—the Grey Cup weekend, which was not a normal weekend—from one hotel only we drove 526 passengers to the airport in two days. That is from one hotel only. Our members drove 526 loads from the hotel to the airport and came back empty. That is in two days.

Mr. Asselin: That is 526 trips.

Mr. Crossman: This would represent quite a large percentage of the over-all load coming from the airport to different parts of Montreal.

Mr. Asselin: What is occurring now is that most of these people, if they originated in Montreal, if half of them originated in Montreal, go to the airport, go to their destination, and come back again, and they have to take another means of transportation to get back. This is an obvious waste, Mr. Crossman.

Mr. Crossman: This is my last question. Is it common practice that there are people stranded at the airport for some period of time before they can get conveyance to the city?

Mr. Asselin: What occurs at that time is that metered taxis are called by telephone and they are the ones that meet this problem. That is how we know that the problem exists; this is one of the ways we know it exists. What we are suggesting is that you allow our Association to have the metered taxis to be in a position to meet the problem.

Mr. Crossman: Is this a common occurrence?

Mr. Asselin: This is a common occurrence.

Mr. Crossman: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Asselin. Yes, Mr. Valade.

M. Valade: Monsieur Asselin, il me fait plaisir de dire bonjour à un ancien confrère de la Chambre des communes.

M. Asselin: Merci, monsieur Valade.

M. Valade: Je crois que vous présentez très bien le cas de l'association des chauffeurs de

[Interprétation]

M. Crossman: Je voulais établir le pourcentage du nombre total des voyageurs en provenance de l'aéroport que cela représentait si vous étiez autorisé à faire payer ce service.

M. Sauvé: Pour ne vous en donner qu'un exemple, le weekend de la coupe Grey qui n'était pas un weekend ordinaire à partir d'un seul hôtel, nous avons conduit 526 voyageurs à l'aéroport en deux jours. Soit d'un seul hôtel. Nos membres ont fait 526 voyages de l'hôtel à l'aéroport et sont revenus à vide. Ceci en deux jours.

M. Asselin: Soit 526 voyages.

M. Crossman: Ce qui représentait un fort pourcentage de l'ensemble des voyageurs qui viennent de l'aéroport et se rendent en différents endroits de Montréal.

M. Asselin: Ce qui se produit maintenant, c'est que la plupart de ces personnes, si elles viennent de Montréal—si la moitié d'entre elles viennent de Montréal, se rendent à l'aéroport, à leur destination et reviennent ensuite et elles doivent prendre un autre moyen de transport pour revenir en ville. C'est un gaspillage bien évident, monsieur Crossman.

M. Crossman: Ma dernière question. Arrive-t-il couramment que certaines personnes se trouvent prises à l'aérogare, disons, pendant un certain temps, avant qu'elles ne puissent trouver un moyen pour rentrer en ville?

M. Asselin: Ce qui se produit actuellement c'est que les taxis avec compteurs sont appelés et ce sont eux qui résolvent la question. Voilà comment nous pouvons savoir qu'il y a un problème. Ce que nous proposons, c'est que vous permettiez à notre association qui a des taxis à compteurs qui puissent être en mesure de résoudre ce problème.

M. Crossman: Cela se produit souvent?

M. Asselin: Oui.

M. Crossman: Merci. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Asselin. Oui. Monsieur Valade.

Mr. Valade: Mr. Asselin, I am pleased to greet a former colleague of the House of Commons.

Mr. Asselin: Thank you, Mr. Valade.

Mr. Valade: I think you have presented the case of the Diamond and Veterans Taxi

[Text]

taxis de Diamond et de Veterans. Je pense que votre mémoire laisse sous-entendre que vous voulez surtout vous procurer une concession en faveur de Diamond et de Veterans. Mais, dans vos explications, vous n'avez pas exclu les autres associations ou groupes de taxis.

Est-ce que vous pourriez me dire, en tant que spécialiste en la matière, combien il y a d'associations ou de groupes de taxis indépendants à Montréal?

M. Asselin: Monsieur Valade, il y a trois groupements d'envergure à Montréal: Diamond, Lasalle et Veterans. Pour les autres, je demanderais à M. Sauvé ou à M. Choquette de répondre puisqu'ils sont plus experts en la matière.

M. Sauvé: Il y a 58 associations connues. Elles sont indépendantes l'une de l'autre.

M. Valade: Est-ce qu'il y a actuellement une association, un groupe, une fédération ou un exécutif qui pourrait avoir un certain contrôle sur le transport par taxi à l'aéroport? Est-ce que c'est une possibilité?

M. Sauvé: Il n'y a aucune possibilité.

M. Valade: C'est pour cela que je reviens à la réponse que M. Asselin a donnée tout à l'heure lorsqu'il a parlé d'un poste commun de service à l'aéroport de Dorval. Comment peut-on assurer que toutes les associations, tous les taxis indépendants ou les petites organisations de taxis pourront avoir leur quote-part des affaires à Dorval?

M. Asselin: On ne suggère pas un poste commun. On suggère des concessions surveillées par nos associations.

Mais, le Comité a encore le problème de toutes les autres associations et des taxis indépendants qui transportent des passagers à l'aéroport. Il serait possible, si le Comité le décide, d'avoir un poste commun où ces taxis pourraient se rejoindre pour ramener des clients. Il pourrait y avoir deux postes ou plus, selon la proportion des passagers.

M. Valade: Alors, vous suggérez qu'il y ait des postes réservés, si vous voulez, à des associations et chaque association de taxis intégrée ou reconnue aurait un poste avec un minimum de voitures présentes à chaque période de l'heure.

M. Asselin: On suggère que Veterans et Diamond en aient chacun un. Nous croyons qu'ils sont en mesure de répondre à toutes les

[Interpretation]

Associations very well. I think that your brief lets it be understood that you are primarily concerned with obtaining a concession for the Diamond Taxis and Veterans Taxicab Associations. But in your explanation you did not exclude the other associations or groups of taxis.

Could you tell me, as an expert in the matter, how many associations or groups of independent taxis there are in Montreal?

Mr. Asselin: Mr. Valade, there are three important groups in Montreal: Diamond, Lasalle and Veterans. For the rest, I would ask Mr. Sauvé or Mr. Choquette to reply since they are more expert than I in the matter.

Mr. Sauvé: There are 58 recognized taxi associations. They are independent each from the other.

Mr. Valade: Is there an association at the present time, or a group, or a federation, or an executive agency of some kind which might have a certain control over taxi transportation at the airport? Is this a possibility?

Mr. Sauvé: There is no such possibility.

Mr. Valade: That is why I am coming back to the answer given by Mr. Asselin a little while ago when he referred to a common service stand at Dorval airport. How then would we be able to ensure that all the associations, all the independent taxi firms or the small taxi businesses could have their share of business at Dorval?

Mr. Asselin: We are not suggesting what we call a common stand. What we are suggesting is concessions supervised by our own Associations.

But the Committee still has the problem of all the other associations and independent taxi operators who carry passengers to the airport. It might be possible, if the Committee decided so, to have a common stand where these taxis could meet in order to bring back passengers. There could be two or more stands, proportionately to the number of passengers.

Mr. Valade: Then your suggestion is that there should be stands reserved for the various associations, and each recognized or integrated taxi association would have a stand with a minimum number of vehicles present at all times of the day.

Mr. Asselin: We suggest that the Veterans Association, the Diamond Association each have one. We believe that they can meet all

[Texte]

exigences requises. On n'est pas ici pour demander des postes pour d'autres associations. On suggère qu'à part du poste surveillé par nos associations, il y ait un autre genre de poste où tous les autres pourraient se rejoindre.

M. Valade: Selon vous, quel est le minimum de voitures qui seraient attachées à ce poste réservé? Est-ce que vous êtes en mesure d'assurer un minimum de voitures?

M. Asselin: Oui, nous sommes en mesure. M. Guay a parlé de la même façon tout à l'heure. On est prêt à garder toujours à l'aéroport le nombre qu'on nous demandera d'avoir là. De plus, l'important n'est pas le nombre qui est là à une heure précise ou par 24 heures; l'important, c'est le nombre de ceux qui sont prêts à s'y rendre aux heures d'affluence. On pourra demander qu'au moins 10, 15, 20 ou 25 se tiennent là-bas à tour de rôle. Mais, lorsque, par exemple, 10 avions à destination de Chicago doivent s'arrêter à Montréal, on peut alors en avoir besoin de 200 ou 300 pour répondre à ces exigences. C'est la disponibilité qui est importante dans la région.

Nous croyons avoir cette disponibilité. On n'a seulement qu'à aviser celui qui est en charge du poste. Il est en contact par radio avec le contrôle pour s'assurer que les automobiles requises seront là.

M. Valade: Vous parlez de disponibilité des voitures aux heures de pointe. Je pense que c'est vraiment là qu'est le point fondamental de la difficulté. Lors de l'élaboration de votre mémoire, vous avez certainement tenté de faire une certaine recherche pour savoir quelles sont justement ces heures d'affluence d'arrivées et de départs d'avions. Est-ce que vous avez fait une analyse, une étude?

M. Asselin: C'est surtout durant le jour.

M. Sauvé: Les heures d'affluence à Dorval ne sont pas nécessairement les mêmes qu'à Montréal; cela varie. L'heure d'affluence à Dorval n'est pas à l'heure du souper ou à l'heure du dîner. Comme les deux ne concourent pas, nos taxis sont presque toujours disponibles aux heures d'affluence de Dorval.

Je voudrais maintenant clarifier ma réponse de tantôt. J'ai dit qu'il y a 58 associations de taxis à Montréal, mais seulement 3 sont en position de donner un service adéquat avec garantie. Elles ont assez de voitures pour pouvoir donner à votre Comité des garanties quelconques.

M. Valade: Est-ce que vos membres sont tenus de répondre aux appels que vous leur

[Interprétation]

the requirements. We are not here to request stands for other associations. We would suggest that besides the stand supervised by our associations that there be another type of stand from which all others could operate.

Mr. Valade: According to you, what is the minimum number of vehicles that would be there at this reserved stand? Are you in any position to ensure a minimum number of cars?

Mr. Asselin: Yes, we are in a position to do so. A little while ago Mr. Guay spoke in the same way. We are ready to keep at the airport at all times the number that would be requested of us. And in addition, what is important is not the number there at any precise time, or per 24-hour period, the important thing is the number of those who are ready or available to go at peak hours. We could ask for a minimum of 10, 15, 20 or 25 cars to be stationed there each in turn. But when, for instance, you have 10 aircraft arriving which were supposed to go to Chicago, it might perhaps take 200 or 300 cabs in order to meet these requirements. It is the availability which is important in the region.

We believe that we have this availability. All we have to do is notify the person in charge of the stand. He would be in contact with central radio control so as to ensure that the vehicles required would be there.

Mr. Valade: You are speaking of availability of cars at peak hours. I think this is the fundamental point of the difficulty. When drafting your brief you certainly have tried to do some research to find out exactly what those peak hours are, and those of the arrivals and departures of aircraft. Has an analysis or a study been made in this regard?

Mr. Asselin: It is primarily during the day.

Mr. Sauvé: Peak hours at Dorval are not necessarily the same peak hours as in the City of Montreal, this varies. It is not at lunch time or at supper time that the peak hours occur in Dorval. Since both do not coincide our taxis would nearly always be available at Dorval peak hours.

Now to clarify my answer of a little while ago. There are 58 taxi associations in Montreal, but there are only three which are in a position to give guaranteed adequate service. They have sufficient vehicles to be able to provide your Committee with any required guarantees.

Mr. Valade: Do your members have to answer calls which you give them to go to the

[Text]

faites de se rendre à l'aéroport ou de se maintenir pour un certain temps à l'aéroport? Est-ce qu'ils sont tenus d'après les règlements de vous donner un tel service?

M. Sauvé: C'est obligatoire.

M. Valade: J'ai une autre question au sujet des permis de transport. Il semble y avoir un conflit actuellement entre la ville de Montréal, la province et le gouvernement fédéral. M. Saulnier a déclaré récemment qu'il avait souvent fait des représentations auprès des autorités supérieures pour régler cette question des taxis de Montréal. Est-ce que vous avez l'impression qu'il faut plus qu'un permis? Vous avez dit tout à l'heure qu'un seul permis de taxi suffisait.

M. Asselin: Il n'est pas nécessaire pour un taxi d'une ville quelconque d'aller dans une autre ville. Mais, le gouvernement fédéral a la responsabilité des aéroports. Le ministère des Transports peut demander à une association de taxis d'établir un poste là. Le seul permis nécessaire serait celui du ministère des Transports, s'il décide d'en émettre un.

M. Valade: N'est-ce pas justement là la plainte formulée par la compagnie Murray Hill contre les taxis?

M. Asselin: Les organisations actuelles n'ont pas de permis de Dorval. Ce n'est pas la question à laquelle ce Comité doit répondre. Nous croyons que vous avez le droit, sans autre permis, de faire venir à l'éroport les organisations, soit de taxis ou autres, afin de répondre aux exigences des passagers qui arrivent.

M. Valade: Le but n'est pas de rechercher une discussion de rhétorique sur cette question. Je pense que c'est quand même une chose assez essentielle. Le Comité des transports est un organisme fédéral qui n'a de juridiction qu'en autant que sa décision n'entre pas en conflit avec les autorités provinciales et municipales.

Nous ne pouvons certainement pas recommander au gouvernement fédéral d'octroyer des postes, si c'est un problème qui concerne le gouvernement provincial. Celui-ci doit donner des permis, par l'entremise de la Régie des transports, pour permettre aux taxis d'aller chercher des voyageurs et de les ramener. Dans une récente déclaration, M. Saulnier soulevait justement ce problème. Les chauffeurs de taxis ont formulé une plainte contre Murray Hill. Apparemment, cette compagnie allait chercher des voyageurs dans des endroits autres que ceux désignés, soit les

[Interpretation]

airport, or to remain for a certain time at the airport? Do they have to, according to your regulations, give you this service?

Mr. Sauvé: Yes, it is mandatory.

Mr. Valade: I would like to deal with another question, that of permits. There seems to be a conflict at the present time between the City of Montreal, the Province and the federal government. Mr. Saulnier stated recently that he had often made representations to higher authorities in order to solve this problem of taxis in Montreal. Do you have the impression that more than one permit is required? You said a little while ago, that only one permit was required.

Mr. Asselin: It is not necessary for a taxi-cab from any municipality whatsoever to go into another municipality. But the federal government has jurisdiction over the airports. The Department of Transport can ask a taxi association to have a stand there. No permit would be required besides that of the Department of Transport, if they decided to issue one.

Mr. Valade: Is this not precisely the complaint made by Murray Hill against the taxis?

Mr. Asselin: The present taxi organizations do not have any permits from Dorval. We think that this is not the question which should be answered by this Committee. We think that you are entitled, without any other permit, to have either taxi associations or others come to the airport in order to meet the demands of the passengers.

Mr. Valade: The aim is not to seek a discussion on rhetorical matters here. I do think though that this is a rather essential matter. The Transport Committee is a federal organization and only has jurisdiction in so far as its decision does not enter into conflict with the provincial and municipal authorities.

We certainly could not recommend to the federal government to grant stands if this is a problem which comes under provincial jurisdiction. The provincial government has to issue permits through the Quebec Transport Board in order to allow taxis to transport passengers to and fro. In his recent statement, Mr. Saulnier, precisely raised this problem. The taxi drivers have lodged a complaint against Murray Hill. Apparently, Murray Hill went to pick up passengers in other locations than those which had been assigned to them, that is the larger hotels in Montreal. I think it

[Texte]

grands hôtels de Montréal; je pense que c'est le Mount-Royal, le Laurentian et le Reine Elizabeth. Les chauffeurs de taxis se plaignaient donc du fait que Murray Hill allait chercher des voyageurs, soit à leur résidence, soit à d'autres endroits, et les conduisait à Dorval. A ce moment-là, les chauffeurs de taxis ont demandé le même privilège, puisqu'ils étaient munis d'un permis de transport.

Je me demande donc comment ce Comité peut, dans le contexte actuel, suggérer au gouvernement d'octroyer des postes de taxis, si le gouvernement provincial doit d'abord émettre des permis pour le transport d'une ville à l'autre.

M. Asselin: L'organisme actuel se rend là; il n'y a pas de conflit.

M. Sauvé: D'après la loi des cités et villes, la municipalité ne peut pas émettre plus de permis qu'il y a de population. Or, si l'aéroport est restreint à la ville de Dorval, tout le monde va perdre son temps, parce que d'après sa population, la ville de Dorval ne pourra jamais avoir assez de taxis pour desservir et l'aéroport et sa population.

M. Asselin: Je pense qu'il n'est pas logique de dire que seulement les taxis munis d'un permis de la ville de Dorval peuvent aller chercher des passagers à l'aéroport.

M. Valade: Ce n'est pas l'argument. Je pense qu'il faut quand même clarifier, parce que c'est à la base des difficultés auxquelles vous devez faire face actuellement. Il y a ce conflit d'autorité entre la ville de Montréal, la province de Québec et le gouvernement fédéral.

Je pense qu'il est juste qu'une partie de la clientèle de l'aéroport aille aux taxis de Montréal et des environs. Je pense que c'est logique, mais il y a quand même un conflit qui semble dépasser un peu le rôle du Comité: cette autorisation doit-elle venir du gouvernement fédéral ou de celui de la province de Québec? Pour régler le problème, on doit traiter avec la régie des transports. Je pense que Murray Hill offre différents services, des limousines qui sont pourvues d'un permis de transport de la régie provinciale, des voitures destinées à des funérailles et d'autres. Alors, je ne sais pas si toutes les voitures de Murray Hill peuvent servir à d'autres fins que celles qui sont précisées dans leur permis. Je pense que c'est pour déterminer cela que nous sommes ici.

[Interprétation]

is the Mount Royal, the Laurentian and the Queen Elizabeth. The complaints of the taxi drivers were that Murray Hill went to pick up passengers at their residence or at other locations and carried them to Dorval. Taxi drivers then asked for the same privilege, since they had a transportation permit.

Therefore, I am wondering how this Committee can, in the present context, suggest to the federal government that it give taxi stands if the provincial government must first of all give permits for transportation from one municipality to another.

Mr. Asselin: The present organization goes there at the present time. There is no conflict here.

Mr. Sauvé: According to the Cities and Towns Act the municipality does not have the right to issue more permits than a certain number in proportion to its population. So, if the airport is limited to the City of Dorval, people will lose time because, on the basis of its population, Dorval will never have enough cabs to service both the airport and its own population.

Mr. Asselin: I do not think that it would be logical to say that only taxis with a permit from the City of Dorval could go and get the passengers at the airport.

Mr. Valade: This is not the argument. I think we should clarify it all the same, because it seems to be the basis of all the difficulties that you have to face at the present time. There is a conflict of authority between the City of Montreal, the Province of Quebec and the federal government.

If we were to give favourable consideration, I personally think that it would be fair to have part of the clientele at the airport go to Montreal taxis and those of surrounding areas. It seems logical to me, but there seems to be a conflict which seems to go beyond the Committee's jurisdiction, and that is as to whether this authorization should come from the federal government or from the Province of Quebec. In order to settle this problem you have to deal with the Transport Board. I think that Murray Hill has different services. They have limousines for which permits from the Quebec Transport Board have been issued, and they have vehicles which are used for funerals and so on. So, I do not know whether all the Murray Hill vehicles may be used for other purposes than those stated in their permit. I think that is why we are here this morning, to determine that.

[Text]

M. Asselin: Monsieur le président, s'il y a des problèmes avec la province de Québec...

M. Trudel: Il n'est pas juste de demander au témoin quelle sorte de permis détiennent d'autres compagnies de taxis. Je pense que cette question est très mal à propos et qu'on devrait s'en tenir à ce que nous discutons présentement.

M. Valade: En appel au Règlement, monsieur le président, je comprends les bonnes intentions de M. Trudel, mais je pense que c'est la raison de la présence de ce Comité ici, parce que c'est la source des problèmes.

M. Asselin: Monsieur le président, pour répondre directement aux questions de M. Valade, il n'y a pas de problèmes...

Le président: Monsieur Asselin, je crois que M. Trudel à raison. Je ne vois pas comment M. Asselin pourrait répondre pour une autre compagnie.

M. Asselin: Je ne veux pas répondre pour une autre compagnie, mais au nom de «Diamond» et de «Veterans.»

M. Valade: Monsieur le président, je ne fais pas de comparaison, je situe des faits qui existent. Nous sommes ici pour permettre aux taxis d'avoir des postes à Dorval. Les compagnies de taxis ont toujours manifesté leur opposition à l'existence d'un monopole en faveur de la compagnie Murray Hill. Or je pense que nous sommes à l'origine du conflit; M. Saulnier a déjà déclaré que ce conflit était la responsabilité de l'autorité, qu'il y avait trois ordres de gouvernements intéressés, le municipal, le provincial et le fédéral.

Or, nous représentons l'autorité fédérale, et nous tentons de régler le problème de façon adéquate. Si, après trois jours de discussion, nous recommandons au gouvernement fédéral d'autoriser des postes de taxi en commun ou autre chose, et si le gouvernement provincial, c'est une situation hypothétique, décide qu'il doit d'abord autoriser ces taxis à se déplacer du centre d'une ville à celui d'une autre, des problèmes peuvent surgir. Les gens qui s'occupent de taxi connaissent ce problème. Je ne veux pas minimiser le service de Murray Hill ou d'autres, mais je pense qu'il faut clarifier le problème.

Le Comité peut faire des recommandations, mais le gouvernement provincial ou d'autres, la municipalité de Dorval par exemple, peuvent faire opposition et dire que le gouvernement fédéral n'a pas le droit de recommander telle pratique. C'est la question que je soulignais.

[Interpretation]

Mr. Asselin: Mr. Chairman, if there are any problems with regard to the province of Quebec...

Mr. Trudel: I do not think that it is fair to ask the witness what kind of permits the other taxi companies have. I think that question is out of order and we should deal strictly with what is before us at the present time.

Mr. Valade: On a point of order, Mr. Chairman. I understand the good intentions of Mr. Trudel, but I think this is very closely linked to the very existence of our Committee because this is the source of all the problems.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, to answer directly the questions put by Mr. Valade, there are really no problems...

The Chairman: Mr. Asselin, I think that Mr. Trudel is right. I do not think that Mr. Asselin should reply on behalf of another company.

Mr. Asselin: I do not wish to answer on behalf of another company, just on behalf of "Diamond" and "Veterans".

Mr. Valade: Mr. Chairman, I am not making a comparison, I am just looking at the *de facto* situation. We are here to try and authorize taxis to have stands at Dorval. The taxi companies have always shown their opposition of this monopoly on the part of Murray Hill and I think that this is at the basis of the conflict. Mr. Saulnier already stated that this conflict was the responsibility of the authorities because there were three levels of government involved, i.e. the federal government, the provincial government and the municipality.

Now, we represent the federal authority and we are trying to settle the problem adequately. If, after having discussed the matter here for three days, we recommend to the federal government to authorize common taxi stands or something else, and if the provincial government—this is a hypothetical case—decides that it must first authorize these taxis to go from the centre of one municipality to that of another, problems may arise. The people involved in the taxi business know this problem. I do not want to minimize the service of Murray Hill or others, but I do think we should clear up the problem.

The Committee can make recommendations but the provincial government or others, for instance the municipality of Dorval, may object and say that the government has no right to recommend this particular practice. This was the point I was stressing.

[Texte]

M. Asselin: Monsieur le président, si vous permettez, tout taxi muni d'un permis provincial et portant des plaques avec un T, a le droit d'aller n'importe où, et de faire du transport dans la province de Québec.

M. Valade: Les chauffeurs peuvent s'y rendre avec des passagers, mais pas en ramener.

M. Asselin: Ils peuvent en ramener pourvu que la municipalité le permette.

M. Guay (Lévis): Ou encore si elle n'a pas de taxis.

M. Asselin: Ou si elle n'a pas de taxis, et alors, il n'y a pas de problème entre le provincial et le fédéral. Nous, nous considérons l'aéroport comme une région fédérale. Si le ministère des Transports fédéral permet à un taxi d'y prendre des passagers, nous croyons qu'il a parfaitement le droit de le faire. Il n'y a pas de conflit entre les gouvernements fédéral et provincial. Le conflit existe entre les municipalités, et nous croyons que la seule façon de le résoudre, c'est de permettre à tous les chauffeurs de taxi de toutes les municipalités de s'y rendre avec des passagers et d'en repartir avec des passagers.

M. Valade: Monsieur Asselin, nous allons changer de sujet; je voulais tout simplement clarifier ce point qui, je pense, est fondamental pour notre discussion.

M. Sauvé: Je voudrais répondre à M. Valade. Ce que nous demandons, c'est ce qui existe actuellement pour les compagnies de location d'autos. Elles ont toutes des postes à l'aéroport de Dorval; ont-elles besoin d'un permis de Dorval pour cela? Je crois qu'elles paient simplement le permis provincial pour la location de voitures, et le loyer de la place qu'ils occupent à l'aéroport de Dorval, sans s'occuper de la ville de Dorval.

M. Valade: Je suis d'accord, mais je pense que le problème est un peu différent. Monsieur Asselin, le Comité pourrait favoriser votre demande ou la demande générale de participation des taxis à la clientèle de l'aéroport de Dorval. Selon vous, l'expérience du taxi démontre-t-elle que le voyageur est intéressé à avoir un chauffeur en livrée ou plutôt à un service?

M. Asselin: Nous croyons que le passager aérien, comme tout autre, est intéressé à avoir un service auquel il est habitué. Normalement, les voyageurs sont intéressés à se rendre le plus vite et le plus économiquement possible à leur destination. Je crois que le voyageur aérien veut la même chose, c'est logique.

[Interprétation]

Mr. Asselin: if you will allow me, Mr. Chairman, any taxi which has a provincial permit and a T licence plate has a right to go where it wants and to carry on transportation in the province of Quebec.

Mr. Valade: Drivers can take people there but they are not allowed to bring back any.

Mr. Asselin: They can bring passengers back providing the municipality allows it.

Mr. Guay (Lévis): Or if they do not have any taxis at all.

Mr. Asselin: When they do not have any taxis there is no problem between the provincial and the federal governments. We consider the airport as being a federal region. If the Department of Transport allows one taxi company to carry passengers to the airport we believe that it is perfectly entitled to do so. There is no conflict between the federal government and the provincial government. The conflict arises between the municipalities, and we believe that the only way of solving it is to allow all taxis from all municipalities to go there with passengers and come away from there with another load.

Mr. Valade: Mr. Asselin, I think we will change subjects. I simply wanted to clarify this point which, I think, is basic to our discussion here.

Mr. Sauvé: I would like to answer Mr. Valade. What we are asking for is exactly what exists at the present time for the car rental companies. They all have stands at Dorval. Do they need a permit from Dorval for this? I think they only pay for the provincial permit for the rental of cars and the space they use at Dorval airport, without having to deal with the City of Dorval itself.

Mr. Valade: I agree with this, but I think that the problem is somewhat different. Mr. Asselin, the Committee could agree to your request or to the general request to have all taxi operators have their share of the clientele at Dorval airport. Do you think that passengers are interested in having a liveried chauffeur or would they be interested rather in service?

Mr. Asselin: We believe that the air passenger, like any other passenger, is interested in having service that he is used to. Normally, travellers are interested in getting to their destination as quickly as possible and as economically as possible. I think the air passenger is the same. This only stands to reason.

[Text]

M. Valade: Beaucoup d'arguments ont été apportés en faveur de la propreté du chauffeur, de la propreté des voitures, du service personnel, de la courtoisie. Je vous soumetts simplement cette question pour vous permettre de présenter vos arguments dans ce domaine.

M. Asselin: C'est la raison pour laquelle nous suggérons des postes supervisés par notre personnel, afin d'établir des normes et de voir à ce que le chauffeur s'y conforme, qu'il respecte la loi, les règlements. La ville de Montréal requiert qu'un chauffeur soit bilingue et qu'il ait une connaissance du territoire, des rues et emplacements, et il y a aussi tous les règlements du ministère des transports. Seule la supervision peut faire que nous atteignons ce but. Si le poste n'est pas surveillé, nous ne pouvons garantir notre présence en tout temps ni aux heures d'affluence.

M. Valade: Êtes-vous prêts à garantir qu'il y aura un nombre minimum de voitures en tout temps?

M. Asselin: Oui.

M. Valade: Quel serait ce nombre minimum?

M. Asselin: Cela dépend des passagers et de ce que vous nous demandez, nous sommes prêts à répondre à la demande.

Le président: Messieurs, il est midi déjà, et nous avons l'intention d'ajourner jusqu'à deux heures. J'essaie d'être aussi tolérant que possible mais je vous demanderais de vous en tenir autant que possible à une période de questions de dix minutes pour donner la chance à tous les membres de poser des questions.

M. Valade: Monsieur le président, étant donné que c'est le premier mémoire qui nous est présenté, je pense qu'il est bon que nous ayons l'occasion de poser plusieurs questions parce que cela pourra accélérer le travail sur d'autres...

Le président: Monsieur Valade, vous avez le droit de revenir une deuxième ou une troisième fois, mais pour laisser la chance à tous les membres de poser leurs questions, je crois qu'il serait dans l'ordre qu'on se limite à une période de dix minutes.

Pour le dîner, il y a tout près d'ici un endroit où on mange très bien, on peut y aller à pied. Si vous voulez retourner à l'hôtel, l'autobus sera ici pour le départ et vous ramènera pour deux heures.

[Interpretation]

Mr. Valade: A great many arguments were raised with regard to the cleanliness of the driver and of the automobile, personal service, courtesy. I am simply putting the question to allow you to present your case.

Mr. Asselin: That is the reason why we suggest stands supervised by our own staff so as to establish standards and see to it that drivers act accordingly and respect the law and the regulations. The city of Montreal requires that a driver be bilingual, that he knows the territory, the location, the streets in the city, and besides that, there are all the regulations of the Department of Transport which must be observed. This can be achieved only through supervision. If a stand is not supervised, we are not in any position to guarantee a certain number of vehicles there at all times or at peak hours.

Mr. Valade: Are you ready to guarantee a minimum number at all hours?

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Valade: What would be this minimum number?

Mr. Asselin: It depends on the number of passengers. It depends on what you ask of us. We are ready to meet the demand.

The Chairman: Gentlemen it is noon already. We had intended to adjourn until 2 o'clock. I am trying to be as tolerant as possible but I would like everyone to try and stick to the 10 minute question period rule as much as possible to give a chance to all members to put questions.

Mr. Valade: Mr. Chairman, in view of the fact that this is the first brief presented to us, I think it is a good thing for us to have the opportunity of asking several questions because then this might accelerate work on other briefs...

The Chairman: Mr. Valade, you can come back two or three times, but to allow all members a chance to put their own questions I think it would be in order for us to limit ourselves to 10 minutes.

With regard to lunch, there is a very good restaurant not far from here. It is within walking distance. If you want to return to the hotel, the bus will be here for the departure and will also bring you back in time for 2 o'clock.

[Texte]

M. Valade: Monsieur le président, j'aurai une ou deux questions à poser après le dîner, et j'aurai terminé.

Le président: Nous nous retrouverons à 2 h. 00.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• 1413

Le président: Je vois que nous avons le quorum. Je dois m'excuser auprès du Comité, mais je crois devoir être obligé d'appliquer certaines règles cet après-midi, étant donné que ce matin, certains membres du Comité ont peut-être été privés de leur privilège de poser des questions. Mais je crois que cet après-midi, chacun devrait se limiter à une période de dix minutes, d'ailleurs, une motion a été adoptée au tout début de la session à Ottawa à cette effet. Toutefois, je suis d'avis d'accorder quinze minutes à chaque membre du Comité pour poser ses questions, mais je n'accepterai aucune question supplémentaire. Cela vous convient-il, messieurs?

M. Valade: Monsieur le président, j'invoque le règlement. M. Portelance avait soulevé une question intéressante tout à l'heure, à l'effet que lorsqu'un mémoire nous est présenté, qu'on accorde aux porte-parole officiels de chaque parti 20 minutes de questions, d'introduction et que, par la suite, nous ayons 10 minutes chacun. C'est un peu l'idée que M. Portelance avait suggérée et je pense que ce serait une bonne chose, ça accélérerait peut-être les travaux du Comité.

Le président: Encore là, il y aurait une injustice pour certains si vous accordez vingt minutes à l'un et dix à l'autre. Je crois que nous devrions nous limiter à quinze minutes chacun et que ce serait suffisant.

M. Portelance: Monsieur le président...

Le président: Oui, monsieur Portelance.

M. Portelance: Je crois que dix minutes, c'est amplement pour beaucoup d'entre nous. Par contre, je sais que dans certains comités, lorsque c'est un nouveau témoin ou un nouveau groupe de témoins, on permet à un représentant de chaque parti de prendre vingt minutes et aux autres, dix minutes, à condition que tout le monde soit d'accord. Cette façon de procéder fonctionne très bien.

M. Valade: Monsieur le président, cela ne veut pas dire que le représentant va se prévaloir du vingt minutes, parce que dans certains

[Interprétation]

Mr. Valade: Mr. Chairman, I might perhaps have one or two questions after lunch, and that will be it.

The Chairman: The hearing is adjourned until 2 p.m.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: I see we have a quorum. I would like to apologize to the Committee, but I think I will have to apply certain rules this afternoon in view of the fact that, this morning, some members of the Committee were perhaps deprived of their privilege of asking questions. But I think that this afternoon, we should all limit ourselves to a period of ten minutes.

Moreover, a motion to that effect was presented at the opening of the session in Ottawa. However, I do think we should give 15 minutes to each member in order to put his questions, but I will not receive any supplementary questions. Is that agreeable, gentlemen?

Mr. Valade: Mr. Chairman, on a point of order. Mr. Portelance had raised a very interesting question a little while ago with regard to the fact that when a brief is presented to us, the official spokesmen of each party is allowed 20 minutes for introductory questioning, and following that, each one would have 10 minutes. This is approximately the idea which Mr. Portelance had suggested and I think it might be a good idea and it might hasten our work.

The Chairman: Here again there would be an injustice for some members, if you give 20 minutes to one member and the other only has 10. I think we should be limited to 15 minutes for each member, and that would be enough.

Mr. Portelance: Mr. Chairman...

The Chairman: Yes, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: I think that 10 minutes is ample for many of us. On the other hand, I know that in certain committees, when it is a new witness or a new group of witnesses, we do allow a spokesman for each party to take 20 minutes, and, then the others take 10 minutes, in so far as it is agreeable to everyone. It is a way of operating that is quite effective.

Mr. Valade: Mr. Chairman, that does not mean that the spokesman will take 20 minutes, because I imagine that in some cases

[Text]

cas j'imagine que cela peut aller beaucoup plus rapidement, mais cela nous permettrait d'avoir un éventail d'idées qui accéléreraient peut-être les questions. Je n'ai pas l'impression que nous allons nous éterniser sur certains détails.

Le président: Je crois que ce matin les explications ont peut-être été un peu longues. Je comprends qu'à certains moments, deux ou trois membres, qui ont aidé M. Asselin, ont répété pas mal les mêmes questions et le temps que nous avons à notre disposition est très, très limité. Comme vous n'aviez pas terminé ce matin, monsieur Valade, je crois que vous aviez encore deux questions à poser, je vous donne la parole.

M. Valade: Je n'en poserai qu'une, monsieur le président.

Mr. Pringle: On a point of order, Mr. Chairman, just a very short one. It was suggested this morning that if there were any further submissions in the way of briefs, they should be given to us. Would it be in order to ask if there are any at the moment and, if so, that we might have them delivered to us, so that those of us who have already questioned might be able to peruse the new briefs?

The Chairman: Do you mean for those people to present a second brief?

Mr. Pringle: No, if there are any people in the room who have briefs to present, could we receive those briefs now if there are any available, sir?

The Chairman: We already have some here, Mr. Pringle. They will be delivered to you in a minute.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Valade.

M. Valade: Monsieur Asselin.

Le président: Un instant, avant d'aller plus loin, sommes-nous d'accord a sujet du quinze minutes ou la proposition de M. Portelance? Y en a-t-il qui veulent moins que quinze minutes?

Mr. Horner: Why not limit it to 10 minutes, Mr. Chairman?

The Chairman: That is fine.

Mr. Horner: Everybody has agreed to 10 minutes and then we could come back. Let us make it 10 minutes.

The Chairman: We had a motion.

[Interpretation]

it could go much faster, but that would allow us to have a whole range of ideas which might perhaps accelerate the question period. I do not have the impression that we shall spend a lot of time to go into certain details.

The Chairman: I think that this morning the explanations were perhaps just a little bit long. I understand that at some point two or three members who helped Mr. Asselin repeated just about the same answers. The time we have at our disposal is very limited. Now I will allow Mr. Valade to put his two questions he had not been able to ask this morning.

Mr. Valade: I will just put one, Mr. Chairman.

M. Pringle: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Je serai très bref. Ce matin, on a proposé que si d'autres mémoires étaient présentés, on devrait nous les remettre. Est-ce que nous pourrions vous demander si vous avez reçu d'autres mémoires pour que nous puissions en avoir copie de sorte que ceux d'entre nous qui ont déjà posé des questions, puissent les lire?

Le président: Vous voulez que les gens présentent un autre mémoire?

M. Pringle: Non, je parle des mémoires que les gens qui sont présents aujourd'hui, doivent présenter. Serait-ce possible, monsieur?

Le président: Oui, nous en avons déjà quelques-uns, ici, monsieur Pringle; ils vous seront remis dans une minute.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Valade.

Mr. Valade: Mr. Asselin.

The Chairman: One moment please, are we agreed on the 15 minutes, before going any further, or do we go along with Mr. Portelance's motion? Is there anyone who would take less than 15 minutes?

M. Horner: Pourquoi ne pas mettre une limite de 10 minutes, monsieur le président?

Le président: Ça va.

M. Horner: Tout le monde est d'accord pour 10 minutes et on peut toujours revenir par la suite. Limitons cela à 10 minutes.

Le président: Nous avons une proposition à cet effet.

[Texte]

Mr. Horner: I think Mr. Portelance will agree to 10 minutes.

Mr. Portelance: I will agree to 10 minutes, certainly.

The Chairman: That is fine.

Monsieur Valade.

Mr. Valade: La seule question, monsieur Asselin, que j'aimerais vous poser a trait à la page 5 de votre mémoire, le paragraphe intitulé: «Terminus pour voyageurs par avion au centre de la ville». Je pense qu'il est quand même assez important, puisqu'il concerne les problèmes futurs des voyageurs. Pourriez-vous élaborer davantage à ce sujet et nous dire précisément ce que vous suggérez dans ce paragraphe?

Mr. Asselin: Voici ce que nous suggérons: un immeuble quelconque qui engloberait tous les services normaux que l'on trouve dans ce genre d'édifice, auxquels s'ajouteraient les moyens de transport public; et de là, les passagers, qui veulent se rendre à l'aéroport, auront le choix de tous les moyens de transport, mais en particulier d'un autobus qui fera la navette sans arrêt et en vitesse, à un prix économique, entre l'aéroport international et ce terminus.

De plus, à ce terminus, il devra y avoir des moyens qui assurent que les baggages des passagers sont acheminés à leur destination aérienne et que les passagers sont en mesure de prendre leurs billets. Le tout, afin de réduire la congestion de ces services à l'aéroport qui, présentement, à certaines heures du jour et de la nuit, sont débordés.

Mes clients, sont de grandes organisations qui font affaire avec 25 millions de passagers, ils sont intéressés à ce que le public voyageur ait de plus en plus des services améliorés.

Maintenant, il est évident qu'entre les autres endroits dans la région de Montréal et le terminus, mes clients et les autres, qui disposent de taxis munis de taximètres pour transporter des passagers, ce qui remplacera le système actuel, qui oblige les passagers, qui ont un autobus à prendre, à se rendre soit à la porte d'un hôtel ou à un autre endroit, où il n'y a aucun service d'accueil.

Mr. Valade: En somme, le système que vous préconisez décongestionnerait et en même temps, enlèverait de l'esprit des voyageurs le fait qu'ils ont à se rendre à un hôtel précis, ce qui constitue, à mon avis, une concurrence à l'égard des autres hôtels qui n'ont pas ce privilège de recevoir des passagers. Alors, cela

[Interprétation]

Mr. Horner: Je pense que M. Portelance sera d'accord pour 10 minutes.

Mr. Portelance: Oui, certainement.

Le président: C'est parfait.

Mr. Valade.

Mr. Valade: The only question, Mr. Asselin, I would like to ask is with regard to page 6 of your brief, the paragraph entitled "Air passenger terminus in downtown Montreal." I think this is rather important since it concerns future problems of air passengers. Could you elaborate a little further on this subject, and tell us precisely what you suggest in this paragraph?

Mr. Asselin: What we suggest is the following: a building which would include all normal services usually formed in this type of building and to which public transportation means would be added. From this building, passengers who want to go to the airport would then have a choice of all transportation means, but more specifically, a rapid bus which would go nonstop at an economical price between the international airport and the terminal.

In addition, at the terminal you would have to have means to ensure that passengers' baggage would be dispatched to its air destination, and in addition, the passengers should be in a position to pick up their tickets there, so that this would reduce congestion of these services at the airport itself. At the present time, at some times of the day or night, these services are very congested.

My customers are large organizations, which have to deal with 25 million passengers. They are interested in the travelling public having more and more improved services.

Now it is obvious that between other locations in the Montreal area and the terminal, my clients and others who have taxis with meters would be able to carry passengers, which would replace the present system wherein passengers who have to take a bus, have to go to the entrance of a Hotel or another location which does not have services to receive them.

Mr. Valade: Which amounts to saying that the system which you propose would remove some of the congestion and at the same time in the minds of the passengers would also remove the fact that they would have to go to a specific hotel, which is competition, to my mind, against the other hotels which do not

[Text]

deviendrait un terminus central où tous les taxis, tous les systèmes de transport pourraient être à la disposition du voyageur.

M. Asselin: Exactement.

M. Valade: Merci, monsieur.

M. Asselin: Exactement.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président, ma question s'adresse à M. Asselin. Vous avez dit, ce matin, que le coût d'une course dans un taxi muni d'un taximètre était de 40c., je crois, pour le premier...

M. Asselin: Ce qu'on appelle en anglais, le *drop*.

M. Trudel: Le *drop*, 40c. Vous avez dit un septième de mille après, je n'ai pas...

M. Asselin: A la ville de Montréal, le règlement 2745...

M. Trudel: 2745.

M. Asselin: ...2745, tel que modifié la dernière fois, prévoit 5c. par septième de mille, et 40c. pour le premier septième de mille.

M. Trudel: Ce qui ferait 75c. pour le premier mille, et puis...

M. Asselin: Non, non, 40c. pour le premier septième de mille.

M. Trudel: Bon! 70c. du mille pour le premier mille.

M. Asselin: Et puis 5c. par septième. Alors, 5...

M. Trudel: 35c. ...

M. Asselin: 70c. par mille, pour le premier mille...

M. Trudel: Pour le premier mille, 35c. pour le mille additionnel.

M. Asselin: Par après, 35c. par mille.

M. Trudel: Par mille additionnel. Vous parlez, dans votre mémoire, du coût élevé des limousines. On parle de 5.75. Mais pourriez-vous me dire le nombre de milles à parcourir en partant, par exemple, de l'intersection de la rue Adam et du boulevard Pie IX jusqu'à l'aéroport? En avez-vous une idée?

M. Asselin: Monsieur Choquette, avez-vous le nombre de milles à partir de l'intersection

[Interpretation]

have the privilege of being able to pick up passengers. This would then become a central terminal where all taxis, all systems of transportation could be at the disposal of the passenger.

Mr. Asselin: Exactly.

Mr. Valade: Thank you, sir.

Mr. Asselin: Exactly.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I have a question for Mr. Asselin. You mentioned this morning that the cost of a taxi with a taxi meter was, I think, 40c for the first...

Mr. Asselin: What we call in English, the *drop*.

Mr. Trudel: The *drop*. Forty cents. You said it was one-seventh of a mile after—I did not...

Mr. Asselin: In the City of Montreal, Regulation 2745.

Mr. Trudel: 2745.

Mr. Asselin: ...2745, as last amended, provides for 5c. per one-seventh of a mile, and 40c. for the first one-seventh of a mile.

Mr. Trudel: Which is 75c, for the first mile, and then...

Mr. Asselin: No, no. Forty cents for the first one-seventh of a mile.

Mr. Trudel: All right. Seventy cents then per mile for the first mile.

Mr. Asselin: Then 5c per one-seventh of a mile. Then, 5...

Mr. Trudel: Thirty five cents...

Mr. Asselin: 70 cents per mile for the first mile.

Mr. Trudel: For the first mile, and 35 cents for an additional mile.

Mr. Asselin: And subsequently 35 cents per mile.

Mr. Trudel: Per additional mile. In your brief you refer to the high cost of limousines. Five seventy five is mentioned. But could you tell me how many miles there are from, let us say, the intersection of Adam Street and Pie IX Boulevard to the airport? Do you have any idea of the distance?

Mr. Asselin: Mr. Choquette do you have the number of miles from the intersection of

[Texte]

Adam et Pie IX? Non. La seule distance que nous ayons est celle de l'hôtel Mont-Royal à Dorval, qui est de 13 milles.

M. Trudel: Nous pourrions y revenir, si vous obtenez le renseignement, parce que je voudrais comparer les taux. On parle du coût élevé d'une limousine, mais le seul chiffre que nous ayons est 5.75.

M. Asselin: Monsieur le président, comme je l'ai dit au début, nous nous proposons de compléter ces chiffres, de les vérifier et de vous faire parvenir un mémoire additionnel, afin que le Comité puisse en prendre connaissance. Nous nous excusons.

M. Trudel: C'est parfait.

M. Asselin: Il n'y a que quelques jours que nous avons su que nous comparaissons aujourd'hui.

M. Trudel: Dans votre mémoire, vous dites aussi qu'il n'y a pas suffisamment de voitures de disponibles à Dorval pour rendre un service adéquat. Avez-vous plusieurs lettres ou déclarations que vous pourriez déposer au Comité et qui appuieraient votre revendication?

M. Asselin: Nous pourrions vous en procurer, monsieur le président, mais nous ne les avons pas à l'instant.

M. Trudel: Vous n'en avez pas. On a fait des études pendant une période de douze mois, et je puis dire qu'aucune lettre de félicitation ou de blâme à l'égard de l'aéroport de Montréal n'a été reçue. Alors, dans le but de justifier votre mémoire, j'aimerais à ce que des documents à l'appui soient déposés auprès du Comité, afin de l'aider dans son travail.

M. Asselin: Merci.

M. Trudel: Tout à l'heure, j'en reviendrai au millage, parce que vous ne l'avez pas. Le président de l'Association des taxis, a dit qu'on n'a jamais eu le privilège de desservir l'aéroport avec des taxis à taximètre.

M. Asselin: «Cadran».

M. Trudel: Je voudrais vous faire remarquer que les premiers qui ont eu la concession de l'aéroport, ce fut la compagnie Diamond, même avant Murray Hill, elle assurait le service à l'aéroport de St-Hubert et, par la suite, elle a été transférée bien avant que le système de limousines fût établi. Il ne faudrait pas dire que la compagnie Diamond n'a jamais eu l'occasion de desservir l'aéroport international.

[Interprétation]

Adam Street and Pie IX? No. The only distance we have is from the Mount Royal Hotel to Dorval, which is 13 miles.

Mr. Trudel: We could come back to this if you get the information, because then we could compare the rates. Mention is made of the high cost of a limousine, but the only figure we have is \$5.75.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, as I stated at the beginning, we intend to complete these figures, check them and then send you an additional brief so that the Committee may study it. We apologize.

Mr. Trudel: Right.

Mr. Asselin: It was only a few days ago that we learned that we were appearing before you today.

Mr. Trudel: In your brief you also stated that there are not enough vehicles available at Dorval to give adequate service. Do you have any letters or statements which you might table with the Committee in support of your claim?

Mr. Asselin: We could obtain them, Mr. Chairman, but we do not have them in our hands.

Mr. Trudel: You do not have any. Studies were made over a 12-month period and I can say that no letters of congratulations or disapproval regarding the Montreal airport were received. So in order to justify your brief, I would like to have documents tabled with this Committee which would help it along in its work.

Mr. Asselin: Thank you.

Mr. Trudel: I will come back to the mileage in a little while because you do not have it. The President of the Taxicab Association has said that we have never had the privilege of serving the airport with taxis with taximeters...

Mr. Asselin: Taximeters.

Mr. Trudel: I would like to point out that the first company which had the concession for the airport was the Diamond company, even before Murray Hill; it served the St. Hubert airport and then it was transferred a good while before we had limousine service. So you should not say that Diamond never had the opportunity of serving the International Airport.

[Text]

M. Asselin: Si je me rappelle bien, l'aéroport de St-Hubert n'était pas un aéroport international de l'envergure de celui de Dorval et on ne rencontrait pas à ce moment-là les mêmes problèmes.

M. Trudel: Bon! C'est parfait. J'admets ce point-là, mais il ne faudrait pas dire qu'on n'en a pas eu la chance. J'admets avec vous que le trafic était beaucoup moindre au début et les Fairchild n'étaient pas les avions d'aujourd'hui, mais pendant plusieurs années le service a été donné par des voitures. J'y reviendrai tout à l'heure, si vous me le permettez.

M. Asselin: Je voudrais ajouter à ceci que la compagnie Diamond n'a jamais eu l'occasion de desservir Dorval depuis le début, c'est possible à St-Hubert, il y a quelques années, mais la situation est différente aujourd'hui.

M. Trudel: J'ai une lettre ici, monsieur le président, datée du 8 mars 1961 où on dit que *Diamond Taxi* a bel et bien fait une présentation à la Régie des transports du Québec en ce qui concerne l'aéroport de Dorval, à moins que mon renseignement soit inexact.

M. Asselin: Non. En 1961, monsieur le président, *Diamond Taxi* a demandé à M. Balcer, ministre du Transport à l'époque, la permission d'avoir les postes d'auto-taxis que nous demandons aujourd'hui; rien ne s'est fait. C'est une pétition qui a été adressée à Sa Majesté en avril 1961, et je peux vous donner les conclusions, si vous voulez.

M. Trudel: Non, c'est parfait. J'ai la documentation ici, mais je vois qu'au cours d'une période de plusieurs années, la compagnie Diamond a desservi, au début, l'aéroport de St-Hubert, après quoi, il y a eu des transferts de taxis, soit de *Diamond* ou d'autres, parce que Diamond avait abandonné le service à ce moment-là. Le point que je voudrais soulever est celui-ci: avant de donner au concessionnaire actuel...

M. Asselin: Je dois faire remarquer que des représentants de Diamond sont ici avec moi... Avez-vous la date à laquelle nous avons desservi St-Hubert?

M. Trudel: Oui, oui.

M. Asselin: 1935.

M. Trudel: Voici les dates, c'est au début de l'aéroport. Je peux vous lire la citation si vous voulez.

M. Asselin: Oui, mais à quelle date?

[Interpretation]

Mr. Asselin: If I recall correctly, St. Hubert was not an international airport of the size and scope of that at Dorval, and that time we did not have the same problems.

Mr. Trudel: Fine. I admit that point, but however, do not say you did not have the opportunity. I will admit along with you that there was much less traffic and that the Fairchilds were not like today's aircraft. However during many years service was assured by automobiles. I will come back to this a little later, if you will allow me.

Mr. Asselin: I would like to add that Diamond Taxicab never had the opportunity of serving Dorval since the beginning; it was quite possible in St. Hubert, several years ago, but the situation is different today.

Mr. Trudel: I have a letter here, Mr. Chairman, dated March 8, 1961, in which it is clearly mentioned that Diamond Taxi made a submission to the Quebec Transport Board with regard to the Dorval Airport. Unless my information is not correct.

Mr. Asselin: No. In 1961, Mr. Chairman, Diamond Taxi did ask the Minister of Transport of the day, Mr. Balcer, to obtain permission to have the taxi-stands we are asking for today. Nothing was done. It is a petition which was addressed to her Majesty in April 1961, and I can give you the conclusions if you want to.

Mr. Trudel: No, that is fine. I have the documents here, but I see that over a period of several years, the Diamond Taxicab company served, at the outset, the St. Hubert airport, and then was a transfer of taxis, either Diamond or the others, because Diamond had given up service at that time. Now the point I would like to raise is this one. Before giving to the present concessionary...

Mr. Asselin: I would like to point out that there are representatives of Diamond here with me... Do you have the date on which we served St. Hubert?

Mr. Trudel: Sure.

Mr. Asselin: 1935.

Mr. Trudel: Here are the dates. It is at the beginning of the airport. I can read the quote to you if you want to.

Mr. Asselin: What date?

[Texte]

M. Trudel: Cela commence en septembre 1928 pour se continuer jusqu'à 1938, je crois.

M. Asselin: On me dit que cela aurait pu avoir eu lieu entre 1928 et 1935.

M. Trudel: C'est cela, j'ai de 1928 à 1938, d'après...

M. Asselin: La génération me semblerait avoir changé depuis ce temps-là.

M. Trudel: Oui. Maintenant le point...

M. Asselin: Et ce n'est pas le même problème!

M. Trudel: C'est vrai que ce n'est pas le même problème, mais je voulais...

M. Asselin: Maintenant, on me dit que dans ce temps-là nous n'avions à notre disposition que 400 automobiles.

M. Trudel: Après, il y a eu la période de guerre jusqu'en 1960, où il y a eu des arrangements temporaires auxquels différentes compagnies ont participé. Le point que je voudrais soulever est celui-ci: le concessionnaire actuel a soumis des offres. Est-ce que les représentants ou les gens que vous représentez ont présenté une demande afin d'obtenir le permis ou une partie du permis en 1960?

M. Asselin: M. Choquette m'indique que oui, il pourrait peut-être...

M. Choquette: Des soumissions écrites en blanc et en noir, monsieur le président.

M. Asselin: Nous avons soumissionné dans le temps.

M. Trudel: Vous avez soumissionné. Maintenant, est-ce que vous aviez à ce moment-là un permis de limousine?

M. Asselin: Non.

M. Trudel: Est-ce que vous avez l'intention d'en obtenir un?

M. Asselin: Non.

M. Trudel: Est-ce que vous verriez d'un mauvais œil le fait que le concessionnaire actuel en obtienne un, lui?

M. Asselin: Non, non. Nous n'avons rien contre le concessionnaire actuel, monsieur le président, nous croyons que tous les services de transport doivent être mis au service du public à l'aéroport, afin qu'il puisse choisir le moyen de transport qu'il voudra, soit limousine, taxi ou autobus.

[Interprétation]

Mr. Trudel: It starts in September 1928, and it continues until 1938, I believe.

Mr. Asselin: I am told between 1928 and 1935.

Mr. Trudel: Yes, I have from 1928 to 1938, after...

Mr. Asselin: It seems to me there has been a change of generations since then.

Mr. Trudel: Yes. Now, the point...

Mr. Asselin: It is not the same problem either!

Mr. Trudel: That is right. It is not the same problem, but I wanted to...

Mr. Asselin: Now, I have been told that at that time we had at our disposal only 400 cars.

Mr. Trudel: After that there was the war period until 1960, when temporary arrangements were made in which several companies participated. Now the point I want to raise is this one. The present concessionary presented a tender. Did the people you represent present a tender in order to obtain the permit or part of the permit in 1960?

Mr. Asselin: Mr. Choquette tells me, yes. He might perhaps...

Mr. Choquette: Tenders in black and white, Mr. Chairman.

Mr. Asselin: We did submit a tender at the time.

Mr. Trudel: You did. Now did you have a limousine permit at the time?

Mr. Asselin: No.

Mr. Trudel: Do you intend obtaining one?

Mr. Asselin: No.

Mr. Trudel: Would you have any ill feeling if the present concessionary obtains one?

Mr. Asselin: No. We have nothing against the present concessionary, Mr. Chairman. We think that all transportation services should be placed at the service of the public at the airport so that the public will have a choice as to the means of transportation, either the limousine, the taxi, or the bus.

[Text]

M. Trudel: Avez-vous déjà été gênés dans le transport des passagers vers l'Aéroport de Dorval.

M. Asselin: Je ne crois pas que cela se soit produit.

M. Trudel: Ce qui semble ressortir le plus, c'est que vous ne devez pas prendre de passagers à Dorval, qu'en revenant, toutes vos voitures sont vides.

M. Asselin: C'est exact.

M. Trudel: Pouvez-vous le faire dans d'autres municipalités où vous n'avez pas de permis?

M. Asselin: Non. Nous pouvons transporter des passagers dans une autre municipalité pour laquelle nous n'avons pas de permis, mais les règlements municipaux nous interdisent d'en prendre, à moins que la voiture ne possède un permis de cette municipalité.

M. Trudel: D'accord.

M. Asselin: Il y a bien une exception mais je ne pense pas que cela nous aide beaucoup. Si un client appelle un taxi à telle ou telle adresse pour prendre telle ou telle personne, nous pouvons y aller.

M. Trudel: Savez-vous combien de gens vous ont appelés de Dorval pour venir les chercher?

M. Asselin: Nous n'avons pas ces statistiques.

M. Trudel: Maintenant, voici une autre question. Avez-vous une idée du nombre de voyages que vous pourriez faire à l'aéroport si le permis vous était accordé?

M. Asselin: Justement, nous en discutons tout à l'heure, monsieur le président; je crois qu'en moyenne nous faisons mille voyages par jour pour amener des passagers à l'aéroport, soit 365,000 par année, et les voitures reviennent vides. Maintenant, c'est une approximation...

M. Trudel: Cela comprend-il seulement les voyages que font vos voitures ou tous les voyages qui sont faits vers l'aéroport?

M. Asselin: Seulement les voitures de «Diamond et de «Veterans», c'est-à-dire que pour connaître le nombre total de voyages à l'aéroport, il faudrait probablement multiplier ce chiffre par trois, parce que nous possédons à peu près le tiers des automobiles munies de taximètre, dans la région.

[Interpretation]

Mr. Trudel: Were you ever hindered in transportation of passengers to the Montreal Airport.

Mr. Asselin: I do not think so.

Mr. Trudel: What seems to stand out most, is that you cannot pick up any passengers at Dorval to come back, so that your cars are empty on the return trip.

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Trudel: Can you do this in any other municipality where you have no permit?

Mr. Asselin: No. We can bring in passengers to another municipality where we do not have a permit, but the municipal regulations prevent us from picking any up if we do not have a permit from the municipality involved.

Mr. Trudel: That is correct.

Mr. Asselin: Now, there is one exception but I do not think it will be of great help: if a customer calls for a taxi for instance to come to such and such an address to pick up such and such a person, then we can go.

Mr. Trudel: Do you know how many people called you from Dorval to come and get them?

Mr. Asselin: We do not have these figures.

Mr. Trudel: Now, another question. Do you have any idea of the number of trips you could make to the airport if a permit were to be granted to you?

Mr. Asselin: We were discussing this matter a while ago, Mr. Chairman. I believe that on the average we make 1,000 trips per day to take passengers to the airport, i.e. 365,000 trips per year, and the cars come back empty. This is an estimate.

Mr. Trudel: Does this only include trips which your cars make or all trips made to the airport?

Mr. Asselin: Only our cars, Diamond and Veterans Taxi, which is to say that you would probably have to triple this figure if you want to know the total number of trips to the airport, because we have about one third of the cars equipped with taximeters in the area.

[Texte]

M. Trudel: Autrement dit, le nombre total serait d'environ 4,000 voyages par jour ou 3,500...

M. Asselin: Justement.

M. Trudel: Maintenant, au sujet des autres voyages...

M. Asselin: Et c'est à part des voyages de Murray Hill et des autobus?

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Je pense que mon temps est écoulé. Je pourrais continuer, mais je pense qu'il y en a d'autres qui veulent poser des questions.

I am sorry. I apologize for the three minutes.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. My questions are generally to anybody who wants to answer and I would start out by asking whether or not the proposal you put forward here is the type of proposal that could be extended to provide service at Ste Scholastique once it is opened?

Mr. Asselin: I would think so.

Mr. Forrestall: You think so but you do not know.

Mr. Asselin: We understood that the proposals we are making are for the International Airport at Dorval and that the Committee was not going to enter into the discussion of the new International Airport at Ste Scholastique at the present time.

Mr. Forrestall: What you are asking for, though, in essence, is special treatment for a situation here in the City of Montreal which you must realize has application at international airports right across Canada.

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Forrestall: While they are not as serious as they are here, they are indeed going to be serious in the future. So as long as you are aware of that, we have to be concerned about the precedent that we are setting, and that was the context in which I asked you about Ste Scholastique.

Mr. Asselin: I am informed by my clients that we are interested in making the same kind of recommendations in relation to Ste Scholastique. We feel that we have the capacity to offer the service to the travelling public there.

Mr. Forrestall: I might say that it is my immediate opinion that Ste Scholastique, as

[Interprétation]

Mr. Trudel: In other words, the total number would be about 3,500 or 4,000 trips per day...

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Trudel: Now, with regard to the other trips...

Mr. Asselin: And this is beside trips made by Murray Hill and the buses?

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I think my time has lapsed. I could continue if you want, but I think others have questions to put.

Je m'excuse d'avoir pris ces trois minutes.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Mes questions s'adressent à quiconque voudra bien y répondre. Je vais tout d'abord demander si la proposition est le genre de proposition qui prévoit les services à Sainte-Scholastique après l'ouverture de l'aéroport.

M. Asselin: Je le crois.

M. Forrestall: Vous le croyez, mais vous ne le savez pas.

M. Asselin: Si nous avons bien compris, les propositions que nous formulons concernent l'Aéroport international de Dorval et le Comité, ne doit pas étudier la question du nouvel Aéroport international de Ste-Scholastique, pour le moment.

M. Forrestall: Ce que vous demandez, en fin de compte, c'est un traitement spécial pour une situation qui existe dans la ville de Montréal, mais vous devez vous rendre compte que la solution s'appliquera à tous aéroports internationaux du Canada.

M. Asselin: Oui.

M. Forrestall: Même si le problème n'est pas aussi aigu ailleurs qu'il l'est ici, il va le devenir éventuellement. Nous devons donc nous préoccuper du précédent que nous établissons et c'est la raison pour laquelle je vous ai parlé de Ste-Scholastique.

M. Asselin: Mes clients m'ont informé que nous sommes prêts à faire le même genre de recommandations dans le cas de Ste-Scholastique. Nous croyons pouvoir y offrir les mêmes services aux voyageurs.

M. Forrestall: Je pense que l'on pourrait faire un appel d'offre pour Ste-Scholastique

[Text]

indeed perhaps this one here, should be opened up to tender on a little more regular basis. But that is another question for another time.

You will pardon me for jumping around but we have only ten minutes. I want to ask you something that is perhaps a little out of context and I would ask the Chairman to rule on this before you answer it. But I am concerned about this and I know a lot of other Canadians are, too. Were any of your associate members in either of your two companies involved in the incident on October 7, Murray Hill?

The Chairman: Out of order, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Out of order?

The Chairman: Out of order.

Mr. Allmand: Why is that out of order?

Mr. Asselin: I would like to be permitted to answer if...

The Chairman: I think it would be completely out of order.

Mr. Allmand: On a point of order, Mr. Chairman, these companies are stating that they will maintain supervision and so forth under a proposal that they are making in connection with the Dorval International Airport. Mr. Forrestall wants to know if any taxis associated with Diamond or Veterans were involved in the incidents and I think it is a good idea to determine whether these companies have the ability to supervise their drivers. Maybe they should make this clear.

The Chairman: Order, order. I gave my ruling, Mr. Allmand, and I do not think we should embarrass the witness.

Mr. Horner: On that point of order—and I will be brief, Mr. Chairman—I would like to point out that the witness wants to answer. To be fair to the witness maybe we should give him the right to say yes or no and that is all. Certainly if I were in the witness' chair I would like to have the opportunity to say no, we had no part in it. By not allowing him to say this, you are suggesting in a sense that we are covering up and hiding the fact that he might have been involved. I think in all fairness we should give him the right to say that they were or that they were not, and that is all.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, un mot seulement pour appuyer votre décision. Je pense que nous n'avons pas le droit de

[Interpretation]

de façon plus régulière, mais c'est une autre question qui va se poser plus tard.

Je m'excuse si je vais à gauche et à droite, mais nous n'avons que dix minutes. Je vais vous poser une question qui vous semblera peut-être étrangère au sujet. Le président voudra bien en décider avant que vous n'y répondiez. Ce point me préoccupe et je sais que d'autres Canadiens partagent cette inquiétude. Est-ce que certains membres de vos deux compagnies ont participé à l'incident du 7 octobre—celui de Murray Hill?

Le président: Cette question est irrecevable, M. Forrestall.

M. Forrestall: Irrecevable?

Le président: Irrecevable.

M. Allmand: Pourquoi?

M. Asselin: J'aimerais qu'on m'autorise à y répondre, si...

Le président: Ce serait je crois tout à fait contre le Règlement.

M. Allmand: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ces compagnies déclarent qu'elles maintiendront la surveillance et ainsi de suite dans une soumission faite à l'égard de l'aérogare internationale de Dorval. M. Forrestall veut savoir si les taxis Diamond ou Veterans ont participé à cet incident et je pense qu'il est bon de savoir si ces compagnies peuvent surveiller leurs chauffeurs. Peut-être devraient-ils préciser ce point.

Le président: A l'ordre! s'il vous plaît. J'ai rendu ma décision, et je ne crois pas qu'on doive gêner le témoin.

M. Horner: J'ai invoqué le Règlement. Je serai bref. Je ne veux que signaler que le témoin désire répondre. En toute justice, il vaudrait peut-être mieux de lui permettre de dire oui ou non. C'est tout. Si j'étais le témoin, j'aimerais pouvoir répondre dans la négative, et dire que nous n'y avons pas participé.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, just one word to second your decision. I do not think we have a right to make people give evidence

[Texte]

faire témoigner des gens sur ce qui est présentement devant les tribunaux. Cela ne regarde pas le comité des Transports.

Mr. Forrestall: On a question of privilege now, Mr. Chairman, I want this taken out of my time. I asked the Chairman to make a ruling and I will not have anybody accuse me of forcing anyone to make any statement that he does not want to make. I asked you to rule on it before I asked the question.

The Chairman: Yes. I did give my ruling and I hope you will accept it, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I accept it but I will ask the representatives here how very specifically they will undertake to guarantee the comportment of their chauffeurs in the prosecution of the undertaking they are giving here in terms of the general public. Perhaps this is a way around it, Mr. Chairman.

Mr. Asselin: We have given our undertaking today that we would have personnel in a supervisory capacity at the airport supervising our cars which enter our stand. They will check the comportment of the drivers, make sure that all municipal and airport and Department of Transport regulations are being observed. They will check the cleanliness of the cars.

Mr. Forrestall: That is fine. In other words you are quite prepared to stand behind a group of individuals here.

Mr. Asselin: Yes, we are. I should add, Mr. Chairman, that we are dealing with 2,100 cars and 6,000 drivers. We cannot answer for the activities of 6,000 employees over a period of one year in every circumstance in which they find themselves. I do not think that this would be fair. But at the airport we will have supervisory personnel in attendance.

Mr. Forrestall: You are perfectly aware of the broadness of your statement.

Mr. Asselin: We do have a disciplinary organization as well.

Mr. Forrestall: Fine. Then again to either of the principals or any of the principals involved—I understand you all own some of the cars yourselves?

Mr. Asselin: I do not own any at all, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You do not own any?

Mr. Asselin: No.

Mr. Forrestall: You take cabs, do you?

[Interprétation]

with regard to matters which are now before the courts. That does not concern the Transport Committee.

M. Forrestall: Une question de privilège. J'ai demandé au président de décider et je ne permettrai pas qu'on m'accuse de forcer qui que ce soit à faire une déclaration qu'il ne veut pas faire. Je vous ai demandé de décider avant de poser la question.

Le président: Oui. J'ai rendu ma décision et j'espère que vous l'acceptez, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je l'accepte, mais je vais demander aux représentants qui sont ici de me dire sans détours s'ils s'engagent à garantir la surveillance de leurs chauffeurs lors de l'exécution de leur engagement auprès du public.

M. Asselin: Nous nous sommes engagés aujourd'hui à maintenir à l'aéroport le personnel de surveillance nécessaire à notre poste. Ce personnel surveillera le comportement des chauffeurs, et verra à ce qu'on observe les règlements municipaux et ceux du ministère des Transports. On veillera à la propriété des voitures.

M. Forrestall: Très bien. Vous êtes donc prêts à maintenir un personnel ici.

M. Asselin: Nous le sommes. J'ajoute, monsieur le président, qu'il s'agit de 2,100 voitures et de 6,000 chauffeurs. Nous ne pouvons répondre des activités de 6,000 employés pendant une période d'un an quelles que soient les circonstances où ils peuvent se trouver. À l'aérogare, nous aurons le personnel de surveillance nécessaire.

M. Forrestall: Vous comprenez toute la portée de votre déclaration.

M. Asselin: Nous avons aussi un corps de discipline.

M. Forrestall: Très bien. Si j'ai bien compris, vous êtes vous-même propriétaire de certaines des voitures?

M. Asselin: Je n'en possède aucune, M. Forrestall.

M. Forrestall: Vous n'en possédez aucune?

M. Asselin: Non.

M. Forrestall: Vous prenez aussi un taxi?

[Text]

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Forrestall: Without prejudicing other briefs that are going to be presented to us or without getting into the content of briefs already presented or their practical identifiable position today, I want to read into the record some statistics included in background information given to the Committee and then ask you a question based on it.

At Houston, Texas, there is some 12 per cent of the gross versus a guaranteed minimum of \$100,000 escalating; there are things like flat 50 per cent trips. Los Angeles is 12 per cent of the gross rising up to 17.5 per cent. St. Louis, Missouri is 5 per cent plus flat \$30 per month cab fees. For each cab there is 10 per cent total gross at all of the national capital airports: Washington ranges 15 to 16 per cent...

An hon. Member: Is that Washington or Seattle?

Mr. Forrestall: ...plus 5 per cent—Seattle, Washington; Detroit is 10 per cent plus; Tampa, Florida has fixed fees, there is no percentage; New York is 10 per cent plus; Boston is 5 per cent plus a flat fee and, Portland, Oregon is 10 per cent plus a flat fee. The point is that the United States seem to be ranging somewhere between 12 and 17 per cent...

Mr. Asselin: You are referring to incomes? Incomes to the airport?

Mr. Forrestall: Income to the airport or income to the taxpayer who has to pay for the damn airport. We are talking in terms of a billion dollars for St. Scholastique and I am a poor little country boy from Waverley, Nova Scotia and I do not like to see my taxes go up disproportionately.

Can you from the studies that you have given to this matter, indicate to the Committee whether or not you would be able to substantially raise what I understand the percentage to be now, something less than 3 per cent? Do you believe based on your studies that this percentage of return could be substantially increased in terms of revenues to the...

Mr. Asselin: Yes, the problem...

The Chairman: On a point of order, Mr. Valade.

Mr. Valade: This is a very interesting line of question but I think my colleague may have not referred to the proper point because he refers to page 6 and this is number 9 but

[Interpretation]

M. Asselin: Oui.

M. Forrestall: Sans vouloir essayer de deviner le contenu des autres mémoires qui nous seront présentés ou exposer celui des mémoires qui nous ont déjà été présentés, je veux lire certaines statistiques tirées des renseignements fournis à ce Comité et ensuite vous poser une question là-dessus.

A Houston, Texas, les frais sont d'environ 12 p. 100 des recettes brutes, avec un minimum garanti de \$100,000; il y a des voyages à frais fixes de 50 p. 100. A Los Angeles, ils varient de 12 à 17.5 p. 100 des recettes brutes. A St-Louis, Missouri, ils sont de 5 p. 100 plus un taux fixe de \$30 par mois. Pour chaque taxi, ils sont de 10 p. 100 des recettes brutes totales dans tous les aéroports de la capitale nationale: à Washington, ils sont de 15 à 16 p. 100...

Une voix: Parlez-vous de Washington ou de Seattle?

M. Forrestall: ...plus 5 p. 100, à Seattle, Washington; à Détroit, ils sont de 10 p. 100 plus; à Tampa, Floride, les frais sont fixes et il n'y a pas de pourcentage; à New York, ils sont de 10 p. 100 plus; à Boston, ils sont de 5 p. 100 plus un taux fixe et à Portland, Oregon, ils sont de 10 p. 100 plus un taux fixe. Aux États-Unis, les frais varient donc entre 12 p. 100 et 17 p. 100...

M. Asselin: Vous parlez des recettes? Des recettes pour l'aéroport?

M. Forrestall: Recettes pour l'aéroport ou les contribuables qui doivent payer pour l'aéroport. Nous parlons d'un milliard de dollars pour Sainte-Scholastique: je suis un pauvre gars de Waverley, en Nouvelle-Écosse, et je n'aime pas voir mes impôts monter d'une façon disproportionnée.

Pouvez-vous, à partir des études que vous avez faites sur la question, indiquer au Comité s'il vous est possible d'augmenter sensiblement le pourcentage actuel, qui est d'environ 3 p. 100? Croyez-vous, d'après vos études, que ce pourcentage de rendement pourrait être sensiblement augmenté pour ce qui est des recettes de...

M. Asselin: Oui, le problème...

Le président: Monsieur Valade en appelle au Règlement.

M. Valade: C'est très intéressant, mais je crois que mon collègue n'est pas sur la bonne voie parce qu'il parle de la page 6 et que nous parlons de la page 9, mais (a) ne se rapporte

[Texte]

(a) refers only to limousine service while (b) refers to taxi service and I think these things do not apply. So if my colleague wants to take note of that difference, well, this 17 per cent does not apply to taxis; it applies to limousine service, just in fairness to the witness.

Mr. Forrestall: Oh, all right. I will not address myself to the point of order.

Mr. Asselin: The problem, Mr. Chairman, is that you are dealing with metered taxi associations who do not own the taxis but represent members who do own taxis, and who act for and supply services to these owners. I am sure that our Associations are prepared to pay whatever is necessary, but one must remember that the income goes to the owner and not to the Association.

In New York, for instance, the metered taxi-cab driver who wants to pick up a passenger there pays so much by going through a gate. If you are dealing with a limousine you are dealing with a flat rate and perhaps there is a larger...

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Asselin, I am not really concerned about the details, I am concerned about the end product to the taxpayer. You have studied this; you are a professional, I am not. I do not know anything about the taxi business at all, I am not in it...

Mr. Asselin: Exactly.

Mr. Forrestall: You have been in it perhaps half your working life; certainly the gentlemen here have been in it most of their working lives. I am not very happy with the 2.4 per cent return from the Montreal International Airport when I know that Halifax, for example, is kicking back in 6 or 7 per cent with a fraction of the total load. It would seem to me natural that the obvious laws of economics come into play here. I am asking you whether or not the competitiveness you people would bring to this might in light of the studies you have given to this particular situation, result in a higher return to the taxpayer?

Mr. Asselin: One must remember that in the long run it is the consumer who is paying for this anyway, the chap who rents the taxi and the bigger the amount that the taxi driver or owner has to pay the airport the more the consumer has to pay the driver and there has to be some point where this stops. Obviously, where we are providing a service to the general public at 30 per cent or vastly

[Interprétation]

qu'au service de limousine tandis que (b) se rapporte au service de taxi et je crois que ses remarques ne s'appliquent pas. J'aimerais que mon collègue tienne compte de cette différence, en toute honnêteté pour le témoin: ce 17 p. 100 ne s'applique pas aux taxis mais au service de limousine.

M. Forrestall: Très bien. Je ne discuterai pas le rappel au Règlement.

M. Asselin: Le problème, monsieur le président, c'est que nous traitons des associations de taxis à taximètre qui ne sont pas propriétaires des taxis mais qui représentent des membres qui eux sont propriétaires et qui fournissent des services à ces propriétaires. Je suis certain que nos associations sont prêtes à payer ce qu'il faudra, mais il faut noter que c'est le propriétaire qui encaisse les recettes et non l'Association.

A New York, par exemple, le chauffeur d'un taxi à taximètre qui veut y prendre un passager doit payer un certain montant en passant par une barrière. Si vous parlez du service de limousine, vous parlez d'un taux fixe et peut-être est-il plus élevé...

M. Forrestall: Je m'excuse, monsieur Asselin, mais les détails ne m'intéressent pas. Je m'intéresse à ce qu'il en coûte en fin de compte au contribuable. Vous connaissez ce sujet; vous êtes un professionnel, je n'en suis pas un. Je ne connais rien au commerce de taxi, je n'en fais pas partie...

M. Asselin: Précisément.

M. Forrestall: Vous en avez fait partie pendant la moitié de votre vie de travail professionnel; il en est certainement de même pour les personnes qui sont ici. Je ne suis pas très content du rendement de 2.4 p. 100 de l'aéroport international de Montréal quand je sais qu'à Halifax, par exemple, on est insatisfait du 6 ou 7 p. 100 en plus d'une fraction de l'ensemble. Il me semble naturel que les lois fondamentales de l'économie entrent en jeu ici. Je me demande si la concurrence que vous apporteriez, à la lumière des études que vous avez faites sur cette situation particulière, entraînerait un rendement supérieur pour le contribuable?

M. Asselin: Il faut se rappeler qu'à longue échéance, c'est le consommateur qui paye, celui qui loue le taxi, et plus le montant que le chauffeur de taxi ou le propriétaire doit payer à l'aéroport est gros, plus le consommateur doit payer au chauffeur; il doit y avoir un point où arrêter. Évidemment, si nous fournissons un service au public à un taux inférieur de 30 p. 100 ou beaucoup moindre

[Text]

under the limousine rate there will be perhaps a smaller percentage going to the airport but we are more concerned with service to the public in the present instance than with income to the Department of Transport. We feel that perhaps the Department of Transport should be more concerned with the service to the public than with the percentage of income. After all the percentage of income derived from that source is a very small portion of the income of an airport.

I do not say we should not pay our fair share but if you are going to pass on a marked reduction in transportation to the public then I do not think that you should ask my clients—whom you are asking—to do that and provide a service and provide a minimum number of cars and supervise them. However, we would certainly be prepared to examine any proposal that the Department wished to make in that field. We are not in a position to tell you exactly what we can pay or exactly how many cars you should have there.

Mr. Forrestall: Tell me, would you be prepared to tender for this?

Mr. Asselin: Yes, we would be.

Mr. Forrestall: Thank you. Mr. Chairman, can I be put down for the next round

The Chairman: Yes, sir, I have you down. Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur le président. Monsieur Asselin, je suis un peu impressionné par votre mémoire, mais pas nécessairement dans le bon sens. Je ferai une observation avant de poser quelques questions qui seront très courtes.

Vous dites que le service est insuffisant, inadéquat, pas économique, pas commode, etc. Et lorsqu'on vous pose des questions, vous dites que le délai a été trop court. Moi, je pense que ça fait des années qu'on parle de ce problème, et qu'il aurait peut-être été bon pour le Comité d'avoir des preuves. Il ne s'agit pas d'avancer des chiffres précis, mais il aurait été très utile à tous les membres du Comité, avant de prendre une décision, de savoir combien de voitures vous pensez nécessaires pour donner un service plus commode, plus satisfaisant. Vous ne le savez pas. Vous produisez des chiffres, mais vous dites qu'on ne peut les garantir. Je n'aime pas cette formule. C'est la première fois que, au Comité des transports, lorsqu'on nous présente un mémoire plutôt négatif, je réagis d'une drôle de façon.

[Interpretation]

que le taux de la limousine, le pourcentage de l'aéroport sera moins grand, mais nous nous sommes plus intéressés au service du public qu'aux recettes du ministère des Transports. Nous croyons que le ministère des Transports devrait peut-être être plus intéressé au service du public qu'au pourcentage de recettes. Après tout, le pourcentage des recettes que représente cette source est très faible par rapport à celui des recettes d'un aéroport.

Je ne dis pas que nous ne devrions pas payer notre part équitable, mais, si vous désirez assurer au public le transport à un taux réduit, je crois que vous ne devriez pas demander à mes clients, à qui vous le demandez, de fournir un service et de voir à ce qu'il y ait un nombre minimum de voitures et de les surveiller. Toutefois, nous sommes certainement disposés à examiner toute proposition que le ministère voudra bien nous faire dans ce domaine. Nous ne pouvons pas vous dire exactement ce que nous pouvons payer ou exactement combien de voitures devraient s'y trouver.

M. Forrestall: Dites-moi, seriez-vous prêts à soumettre à une offre?

M. Asselin: Oui, nous le serions.

M. Forrestall: Merci. Monsieur le président, voulez-vous m'inscrire pour le deuxième tour?

Le président: Oui, monsieur, je vous inscris. Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Asselin, I am somewhat impressed by your brief, but not necessarily in the right way. I shall make a remark before putting some brief questions to you.

You maintain that the service is not sufficient, not adequate, not satisfactory, not economical, not convenient, and so on. And each time we ask you questions you say that the time was too short. I think that for years now we have been speaking about this problem and that perhaps it would have been a good idea for the Committee to have some evidence. It is not a matter of stating specific figures, but it would have been very useful for all members of the Committee, before reaching a decision, to know how many vehicles you think would be required in order to give a more convenient, and more satisfactory service. And you do not know.

You produce figures but you say that they cannot be guaranteed. I do not particularly care for this formula. It is the first time, on the Transport Committee, when a rather negative brief is presented to us, that I react in a rather strange way.

[Texte]

M. Asselin: Monsieur le président, pour répondre à un aspect seulement de la question de M. Guay, on m'informe que Murray Hill possède 170 limousines en tout. Les dirigeants de «Diamond» et de «Veterans» sont prêts à garantir ce nombre minimum en tout temps si on le veut, et même 200...

M. Guay (Lévis): Voici la première question que je veux vous poser. Allez-vous...

M. Asselin: ...et c'est en plus de ce qui existe déjà.

M. Guay (Lévis): Cela veut-il dire que vous devrez demander 200 nouveaux permis ou que vous avez l'intention d'augmenter le nombre de vos voitures?

M. Asselin: Non. Monsieur le président, nous faisons déjà 1,000 voyages par jour à l'aéroport et les voitures retournent sans passagers. La question est déjà pas mal réglée par ce seul fait.

M. Guay (Lévis): Mais, est-ce que vous avez l'intention de réserver des voitures à cette seule fin?

M. Asselin: Justement, monsieur le président, une automobile peut être remplacée par une autre, c'est-à-dire que lorsqu'une automobile quitte l'aéroport, on peut s'organiser pour la remplacer, s'il y a lieu de le faire. On ne se propose pas de prendre uniquement 200 automobiles pour assurer le transport seulement entre l'aéroport et ailleurs. Il faut dire qu'il y a à peu près 500 à 1,000 automobiles de Diamond et de Veterans qui se rendent quotidiennement à l'aéroport.

M. Guay (Lévis): Monsieur Asselin, vous me dites que vous êtes même prêt à garantir 200 voitures.

M. Asselin: Si c'est le nombre que vous exigez.

M. Guay (Lévis): Je n'ai pas terminé ma question. Hypothétiquement, peu importe le nombre. Comment pouvez-vous garantir un tel chiffre, alors qu'on sait très bien que vous ne contrôlez que le tiers du nombre de taxis dans la ville de Montréal et dans la région? Qui va nous garantir que les 4,000 autres taxis seront là aussi, au prorata du nombre de taxis? Je ne sais pas du tout quelle sera la formule.

M. Asselin: Monsieur le président, ce sera une garantie de taxis de Diamond et de Veterans à l'aéroport, à un poste surveillé et contrôlé par ces deux associations. On ne se propose pas de garantir un nombre de taxis à un poste commun, mais bien à un poste surveillé

[Interprétation]

Mr. Asselin: Mr. Chairman, to reply to only one aspect of the question put by Mr. Guay, I have been informed that Murray Hill has 170 limousines in all. The directors of Diamond taxi and Veterans are ready to guarantee this minimum number at all times, if you want them, and even 200...

Mr. Guay (Lévis): Here is the first question I want to ask you. Will you...

Mr. Asselin: ... and this is in addition to what already exists.

Mr. Guay (Lévis): Does that mean that you will have to ask for 200 new permits, or that you intend to increase the number of your vehicles?

Mr. Asselin: No. Mr. Chairman, we already make 1,000 trips per day to the airport and the cars come back without passengers. The question is already pretty well settled through this sole fact.

Mr. Guay (Lévis): But do you have the intention of having vehicles solely for this purpose?

Mr. Asselin: Precisely, Mr. Chairman, one vehicle can be replaced by another, which is to say that when one vehicle leaves the airport we can arrange things so that it will be replaced, if necessary. We do not intend to take just 200 automobiles which are only going to assure transportation between the airport and elsewhere. We must mention here that there are approximately 500 to 1,000 automobiles per day from Diamond and Veterans which go daily to the airport.

Mr. Guay (Lévis): You are telling me, Mr. Asselin, that you are even ready to guarantee 200 automobiles.

Mr. Asselin: If this is the number you require.

Mr. Guay (Lévis): I have not finished my question. Hypothetically, I do not care about the number. How can you guarantee this figure when we know very well that you control only one-third of the taxis in the City of Montreal and surrounding area? Who is going to give us the guarantee that the 4,000 other taxis are going to be there too in respective proportion to the number of taxis? I do not know what the formula is going to be like.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, it will be a guarantee to have Diamond and Veterans taxis at the airport at a stand which is supervised by Diamond and Veterans. We do not intend to guarantee a number of taxis at a common stand, but at a stand supervised by

[Text]

par nous, un poste privé, si vous voulez. On garantira des automobiles à un poste privé seulement, et non pas à un poste commun.

M. Guay (Lévis): M. Forrestall vous a posé cette question tout à l'heure. Est-ce que vous demandez le droit de soumissionner s'il y a d'autres appels d'offres? Murray Hill soumissionne et vous, soit Diamond, soit Veterans, vous soumissionnez. Ou bien, demandez-vous que les taxis, en général, assurent un service en concurrence? Tout à l'heure, dans vos propos, vous avez dit que vous vouliez offrir un choix à la population, soit de limousines, soit d'autobus, soit de taxis. Est-ce qu'on va limiter ce choix uniquement à Diamond ou est-ce qu'on va considérer aussi tous les autres taxis?

M. Asselin: On a déjà répondu à cela, monsieur le président. Si le Comité ou le ministère des Transports veut une garantie de Diamond et de Veterans pour un certain nombre de voitures disponibles à toute heure, nous sommes prêts à le faire à un poste privé. De plus, nous sommes prêts à surveiller le comportement de nos chauffeurs à ce poste-là; nous aurons notre propre personnel là.

On ne s'oppose pas à ce qu'il y ait un autre poste où les indépendants ou les autres 52 ou 60 associations s'arrêteraient, lorsqu'ils viendront à l'aéroport avec un passager.

M. Guay (Lévis): Ce n'est pas nécessairement une soumission, si je comprends bien, mais tout simplement une permission de donner un choix aux passagers.

M. Asselin: Non, on aimerait soumissionner. Mais, je ne pense pas qu'on devra soumissionner, par exemple, pour un service de limousines, parce qu'on ne dispose pas d'un tel service. On ne dispose pas d'autobus. Il n'est pas question de soumissionner pour le transport de passagers par autobus ou par limousines, mais uniquement par taxis. Si vous voulez un poste surveillé, on est prêt à soumissionner.

M. Guay (Lévis): C'est ma dernière question, monsieur le président, puisque mon temps achève. Je pense que c'est un peu confus. Vous dites que vous êtes prêts à soumissionner, mais vous ne voulez pas mettre de limousines ou d'autobus en circulation. Vous avez dit tout à l'heure, dans un de vos arguments, que vous vouliez offrir un choix, soit de limousines, d'autobus ou de taxis, à la population.

M. Asselin: Il y a eu un malentendu ici. Je n'ai pas dit que Diamond voulait offrir des autobus ou des limousines, mais j'ai dit que le

[Interpretation]

us, a private stand, if you wish. We will guarantee vehicles at a private stand only, and not at a common stand.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Forrestall asked you this question a little while ago. Do you request the right to tender if other tenders are called? Murray Hill would tender and you would too, either Diamond or Veterans. Or do you want taxis in general to ensure service on a competitive basis? A little while ago in your remarks you said what you want is to offer a choice to the people, either the limousine service or buses or taxis. Are we going to limit that choice only to Diamond, or are we going to take all of the taxis into consideration too?

Mr. Asselin: I think we have already replied to this, Mr. Chairman. If the Committee or the Department of Transport want a guarantee from Diamond and Veterans for a certain number of vehicles to be available at all times, we are ready to do so, at a stand which is private. Furthermore, we are also ready to supervise the behaviour of our drivers at that stand; we shall have our own staff there.

We have no objection to another stand being there where the independents or the other 52 or 60 associations would park when they come to the airport with passengers.

Mr. Guay (Lévis): It is not necessarily a tender, if I understand correctly, but quite simply a permission to give a choice to the passengers.

Mr. Asselin: I know we would want to submit a tender, but I do not think that we shall have to submit a tender, for instance, for a limousine service, because we do not have any limousine service. We do not have any buses. It is not a question of presenting a tender to transport passengers by limousine or by bus, but only by taxi. If you want a supervised stand we are ready to tender for it.

Mr. Guay (Lévis): This is my last question, Mr. Chairman, since my time is almost up. I think things are a little bit confused. You are saying that you are ready to tender, but that you do not want to place any limousines or buses in circulation. A little while ago, in one of your arguments, you said that what you wanted to offer to the people was a choice between limousines, buses and taxis.

Mr. Asselin: This is a misunderstanding here. I did not say that Diamond wanted to offer buses or limousines. I did say that the

[Texte]

service, et d'autobus et de limousines et de taxis, devrait être au choix du public. Ils doivent être déjà à l'aéroport pour que le passager puisse choisir. Voilà notre suggestion.

On ne s'oppose pas, et même ce serait peut-être bien d'avoir des limousines à l'aéroport. On croit que ce serait bien d'avoir des autobus. Mais, il devrait y avoir des taxis munis de taximètre.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. A number of my questions have been answered; however, I have one more that I would like to pose to Mr. Asselin. It appears that at one time prior to 1951 there existed two taxi and bus service operations under permit of the Quebec Transportation Board and later on the one company I understand went out of business and as a result relinquished this permit. Did either of your companies ever attempt to acquire this permit from the Quebec Transportation Board?

Mr. Asselin: We do not have the answer to your question, or perhaps we have not understood it.

Mr. Mazankowski: Well, as I understand it there were two companies permitted taxi and limousine service to the Montreal airport; Murray Hill being one and another company which I understand went out of business.

Mr. Asselin: We have never been allowed to pick up passengers at the airport.

Mr. Mazankowski: I believe it was Air Line Service. Did you ever attempt to acquire those privileges that were provided to Air Line Service?

Mr. Asselin: We do not operate limousines and never have, only taxicabs with a taxi meter.

Mr. Mazankowski: You also state that in 1961 you approached the Department of Transport for permission to operate in the airport?

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Mazankowski: I understand you were turned down.

Mr. Asselin: Whether we were turned down officially or not, nothing was done about it.

Mr. Mazankowski: Would one of the reasons be the fact that you were not able to obtain a permit from the Quebec Transportation Board?

[Interprétation]

bus and limousine and taxi service should be at the option of the people. They must already be there at the airport so that passengers can choose among them. That is our suggestion.

We do not object to that—as a matter of fact, we think it might be good to have limousines at the airport. We think it might be good to have buses too. But there should also be taxis with taximeters.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. On a déjà répondu à un certain nombre de mes questions; néanmoins, j'en aurais une autre à poser à M. Asselin. Il semble qu'à un moment donné avant 1951, il y avait deux compagnies de taxis et d'autobus qui fonctionnaient avec un permis de la Régie des transports du Québec, et plus tard, une compagnie a discontinué le service et a cédé ce permis. Est-ce que l'une ou l'autre de vos compagnies a essayé d'obtenir ce permis de la Régie des transports du Québec?

M. Asselin: On n'a pas la réponse à votre question ou peut-être ne l'avons-nous pas comprise.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, il y avait deux compagnies qui pouvaient fournir un service de taxis et de limousines à l'aéroport de Montréal, la compagnie Murray Hill en était une et une autre compagnie s'est retirée des affaires.

M. Asselin: On ne nous a jamais permis de prendre des voyageurs à l'aéroport.

M. Mazankowski: Je pense qu'il s'agissait du Air Line Service. Est-ce que vous n'avez jamais essayé d'obtenir ces mêmes privilèges qui avaient été donnés à Air Line Service.

M. Asselin: Nous n'avons pas de limousines, nous n'en avons jamais eu, mais simplement des voitures munies d'un taximètre.

M. Mazankowski: Vous avez dit également qu'en 1961, vous avez demandé au ministère des Transports l'autorisation d'avoir un service à l'aéroport.

M. Asselin: C'est juste.

M. Mazankowski: Je crois qu'on vous l'a refusé.

M. Asselin: Qu'on nous l'ait refusé officiellement ou non, on n'a rien fait à ce sujet.

M. Mazankowski: Est-ce qu'une des raisons serait le fait que vous n'aviez pas été en mesure d'obtenir un permis de la Régie des Transports du Québec?

[Text]

Mr. Asselin: Every taxi that has a "T" license can transport passengers anywhere in Quebec as far as the provincial government is concerned. It is only the different municipalities that stop taxis who do not have their own taxi permits from picking up passengers in their municipality, unless telephoned in advance.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Asselin: I might add, Mr. Chairman, that the petition was addressed to the Minister. There was not a hearing as we are having today and it was never discussed with publicly. A petition was sent in and no answer was given, at least officially.

Mr. Mazankowski: In other words, there was no indication whether you were accepted, or whether it was reviewed.

Mr. Asselin: We have to conclude that we were not acceptable because we were not permitted to go.

Mr. Mazankowski: There was no indication of why you were not acceptable?

Mr. Asselin: No. When you get down to the jurisdictional question you were mentioning, you must remember that it is not the municipalities, Dorval or elsewhere that stop Diamond, Vets, LaSalle or anyone else from picking up passengers, it is the Department of Transport and it is the RCMP who give the taxi driver the ticket. It is the Royal Canadian Mounted Police; it is the federal government who give the traffic ticket for the violation for picking up a passenger at the airport and not any municipal policeman.

Mr. Mazankowski: In other words, the only time you need a permit from the Quebec Transportation Board is if you are operating a limousine or a bus?

Mr. Asselin: I believe that is correct, yes.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, and gentlemen, I wonder whether or not your Associations have made any representation to the Department of Transport with regard to giving you permission to pick up passengers at the airport.

Mr. Asselin: Not since April 1961...

Mr. Skoberg: April 1961.

[Interpretation]

Mr. Asselin: En ce qui concerne le gouvernement provincial, tous les taxis qui détiennent un permis peuvent transporter des passagers n'importe où au Québec. Il n'y a que les différentes municipalités qui empêchent les taxis qui n'ont pas les permis de ces villes de prendre des passagers dans leur région, à moins qu'on ne leur téléphone à l'avance.

Mr. Mazankowski: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Asselin: Je pourrais ajouter, monsieur le président, que la requête fut adressée au ministre. Il n'y a pas eu d'audience comme nous en avons une aujourd'hui, et ce ne fut jamais discuté en public. Nous avons présenté une requête et nous n'avons jamais reçu de réponse, du moins pas officiellement.

Mr. Mazankowski: En d'autres termes, on ne vous a jamais indiqué si l'on avait accepté ou examiné votre requête.

Mr. Asselin: Nous devons conclure qu'elle n'a pas été acceptée, parce qu'on ne nous a pas permis d'y aller.

Mr. Mazankowski: On ne vous a pas donné la raison pour laquelle on ne l'a pas acceptée?

Mr. Asselin: Non, lorsqu'il s'agit de la question de compétence dont vous parliez, il ne faut pas oublier que ce ne sont pas les municipalités, Dorval, ou autres qui empêchent les compagnies de taxis Diamond, Vets, LaSalle, de prendre des passagers, mais c'est plutôt le ministère des Transports et la Gendarmerie royale du Canada qui donnent aux chauffeurs de taxis cette contravention. C'est le gouvernement fédéral qui donne cette contravention au chauffeur qui prend un voyageur à l'aéroport, mais non pas un agent de police municipal.

Mr. Mazankowski: En d'autres termes, le seul moment où vous avez besoin d'un permis de la Régie des transports du Québec est lorsqu'il s'agit d'un autobus ou une limousine.

Mr. Asselin: Je crois que c'est juste, oui.

Mr. Mazankowski: Merci.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, messieurs, est-ce que vos associations ont formulé une requête auprès du ministère des Transports concernant cette autorisation à prendre des voyageurs à l'aéroport?

Mr. Asselin: Pas depuis le mois d'avril 1961.

Mr. Skoberg: Avril 1961.

[Texte]

Mr. Asselin: ...at which time a petition was addressed to the Department and the then Minister.

Mr. Skoberg: That is the last representation made to the Department?

Mr. Asselin: Of an official nature, yes.

Mr. Skoberg: Of an official nature.

Mr. Asselin: I must say that the taxi associations in general, and perhaps the Diamond Taxicab Association Limited and others in particular, have from time to time tried to interest the Department and other people in allowing taxis to pick up passengers there. I think perhaps Mr. Choquette might have something to add.

Mr. Choquette informs me that the petition to which we made reference a moment ago of April, was pursued actively by the executive of the time for about three years before any decision was made. I think the petition was made in April 1961 and up until about 1964 there were negotiations and conversations taking place.

Mr. Skoberg: What type of official representation has your Association made since that time, since 1964?

Mr. Asselin: None.

Mr. Skoberg: None. Has any representation been made to the Members of Parliament in this regard, from your area?

Mr. Asselin: Not of an official nature.

Mr. Skoberg: What about unofficial?

Mr. Asselin: I imagine any taxi owner lucky enough to be able to talk to his member of Parliament on a weekend would perhaps bring the subject up.

Mr. Skoberg: I am sure that every member of Parliament is quite available at all times. You do not have to be lucky enough to speak to him.

On page 3 of the brief it says:

In view of the foregoing, the passenger is often obliged to wait for proper service...

Was this brief made in haste, or do you have substantiating evidence to back up that paragraph?

Mr. Asselin: We do have substantiating evidence. It was remarked this morning that at

[Interprétation]

M. Asselin: A ce moment-là, nous avons présenté une requête au ministère et au ministre.

M. Skoberg: C'est la dernière demande qui a été faite au ministère.

M. Asselin: De nature officielle, oui.

M. Skoberg: De nature officielle.

M. Asselin: Je dois dire que les associations de taxis dans leur ensemble et particulièrement la *Diamond Taxicab Association Limited* et d'autres particulièrement ont de temps à autre présenté des requêtes auprès du ministère et d'autres organismes pour essayer de les intéresser au problème de permettre aux taxis de cueillir des voyageurs là et je pense que peut-être M. Choquette aurait des précisions à fournir à ce sujet.

M. Choquette me dit que la requête faite au mois d'avril dont nous avons parlé il y a un instant, a été maintenue pendant à peu près trois ans par la direction d'alors avant qu'une décision ne soit prise. La requête fut formulée au mois d'avril 1961 et a été maintenue jusqu'en 1964 à peu près, on peut dire que des négociations et des pourparlers étaient toujours en cours.

M. Skoberg: Quel est le genre de requêtes officielles votre association a faites depuis lors, depuis 1964?

M. Asselin: Aucune.

M. Skoberg: Aucune. Est-ce que des requêtes ont été faites à cet égard auprès des députés représentant votre région?

M. Asselin: Pas officiellement.

M. Skoberg: Officieusement?

M. Asselin: J'imagine que tout propriétaire de taxi qui aurait le bonheur de rencontrer son député en fin de semaine aimerait sans doute parler de ce sujet.

M. Skoberg: J'imagine que chaque député est prêt à se mettre à la disposition des gens à tout moment. Vous n'avez pas à craindre de ne pas le rencontrer.

A la page 3 du mémoire, on dit:

Conséquemment, les voyageurs sont souvent forcés d'attendre avant que le service approprié ne soit disponible...

Est-ce que ce mémoire a été fait rapidement ou est-ce que vous avez des preuves généreuses à l'appui de cette affirmation faite dans cet alinéa?

M. Asselin: Oui, nous avons des preuves à l'appui. Entre autre, ce matin, on a dit qu'aux

[Text]

peak periods there are a lot of calls made to Diamond and Veterans for taxis to go to the airport because present services are unable to look after them. This happens, if not on a daily basis, very frequently.

Mr. Skoberg: Would you have any idea or could you tell this Committee at a later date possibly how many cases have come about through this inavailability of service of the present facilities?

Mr. Asselin: I will ask Mr. Choquette if we could. Do you think we could amass statistics on that Mr. Choquette?

Mr. Choquette: I have a file, Mr. Chairman, on letters to the editors. Hardly a week goes by without a letter coming out in the newspapers, however, I got fed up and I am afraid I may have discarded it.

Mr. Skoberg: In other words...

Mr. Asselin: I do not think we would have accurate statistics which we could stand behind.

Mr. Skoberg: In the next paragraph, I believe you say there are: "costly delays to passengers". Of course this was perhaps written in haste.

Mr. Asselin: No, you could attribute this to the lawyer in the case.

Mr. Skoberg: Yes, I can appreciate that. When a brief is presented to this Committee, and particularly in view of the fact that you were a member of Parliament, sir, you realize that we should have substantiating evidence in regard to things that are put in a brief. I would ask, if that paragraph on page 3 is correct, that you would supply this Committee through the Chairman with evidence, other than letters to the editor.

Mr. Asselin: We have undertaken to supply supporting evidence and statistics in some of these cases this morning to the extent that it is available. However, I would not want the Committee to think that we have, for instance, kept an accurate count of how many telephone calls have come in from Dorval to go out and pick up passengers because we have not got that particular statistic but we can give you an approximation. I do not know whether we can—that matter will be looked into Mr. Chairman.

[Interpretation]

heures de pointe, il y a bon nombre d'appels reçus par la *Diamond* et la *Veterans* pour obtenir des taxis à destination de l'aérogare, vu que le service actuel n'est pas en mesure de leur assurer ces services. Cela se produit, peut-être pas tous les jours mais très souvent.

M. Skoberg: Est-ce que vous pourriez nous dire ou peut-être plus tard pourriez-vous dire au Comité combien de fois ce cas s'est présenté à la suite de la carence du service.

M. Asselin: Je vais demander à M. Choquette si l'on peut établir des statistiques à ce sujet.

M. Choquette: J'ai un dossier là-dessus, monsieur le président, de lettres envoyées aux journaux. Il ne se passe presque aucune semaine sans que les journaux ne reçoivent de telles lettres. Toutefois, je m'en suis un peu fatigué et je crains bien d'avoir abandonné toute l'histoire.

M. Skoberg: En d'autres termes...

M. Asselin: Je ne pense pas que nous disposions de statistiques précises sur lesquelles nous puissions nous appuyer.

M. Skoberg: A l'alinéa suivant, je pense que vous dites qu'il y avait des «retards ennuyeux et coûteux tant pour les passagers...» Bien entendu ceci a peut-être été rédigé à la hâte.

M. Asselin: Non, cela est dû à la plume de l'avocat dans ce cas-ci.

M. Skoberg: Oui, je me rends compte que lorsqu'on présente un mémoire à ce Comité et plus particulièrement vu que vous avez déjà été député auprès du gouvernement fédéral, monsieur, vous vous rendez compte qu'il devrait y avoir des preuves à l'appui de ce qui a été inscrit dans un mémoire. Je demanderais que pour que l'on puisse considérer cet alinéa à la page 3 comme exact, vous fournissiez à ce Comité par l'entremise du président un témoignage autre que ces lettres envoyées à la presse.

M. Asselin: Nous nous sommes engagés à fournir les preuves et les statistiques voulues dans certains des cas présentés ce matin dans la mesure où celles-ci sont disponibles. Toutefois, je ne voudrais pas que le Comité croie que, par exemple, nous ayons un décompte complet du nombre d'appels téléphoniques que nous avons reçus de Dorval pour aller recueillir des voyageurs parce que nous ne disposons pas de ce genre de statistiques, mais nous pouvons vous donner un chiffre approximatif. Je ne sais pas si nous pouvons vous les fournir—enfin nous étudierons la question, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Skoberg: Good. On page 5 you are referring to the supervised stand at the Montreal International Airport, and I wonder once again if you could give us an indication whether your Association would financially contribute to the supervised stand along with other taxi companies involved if we were to open up the entire area.

Mr. Asselin: For a common stand?

Mr. Skoberg: Yes, a supervised stand.

Mr. Asselin: I would say that our drivers and our owners would use the common stand on the same basis as anybody else would use it. We would not be in a position to give the guarantees that we are giving here. If to use the common stand, for instance, it was the same situation as occurs in New York at the present time our drivers would pay the same amount as they do there, say 25 or 50 cents to go through a gate and get on the common stand. Then the supervision would have to come from the Department of Transport and be paid for on whatever *pro rata* basis was determined by the committee or the Department and we would naturally be prepared to contribute on that basis.

We do feel, however, that a common stand does not answer all the problems. We do not want to exclude common stands, perhaps there should be one there. Personally I think perhaps there should be one, but I also think you should have another one or two where you have guarantees of a sufficient number of cars at all times to take care of peak periods and with supervision to protect the public.

Mr. Skoberg: In the event of a supervised or common stand, could you tell me whether or not the taxis—being from the West of course I am not sure of this pronunciation—but the Liberation Taxi Association...

Mr. Asselin: I beg your pardon.

Mr. Skoberg: ... the movement of liberation taxi, maybe Mr. Allmand could pronounce it for me, but it is the taxi association, the Liberation Taxi Association. Would they be involved in the use of a common stand or a supervised stand that you are referring to.

Mr. Asselin: I believe the association you are making reference to is an association of drivers. We represent owners of cabs.

Mr. Skoberg: Are there any cabs that you are representing at this time...

[Interprétation]

M. Skoberg: Bien à la page 5, vous parlez d'un poste surveillé qui serait à l'aéroport de Montréal et je me demande une fois de plus si vous pourriez nous dire si votre association contribuerait financièrement à la tenue d'un poste de concert avec d'autres sociétés de taxis au cas où nous voudrions desservir toute la région.

M. Asselin: Pour un poste en commun?

M. Skoberg: Oui, mais sous surveillance.

M. Asselin: Je dirais que nos chauffeurs et nos propriétaires utiliseraient le service d'un poste en commun tout comme les autres l'utiliseraient. Mais nous ne serions pas en mesure de fournir les garanties que nous assurons ici. Si en utilisant le poste en commun par exemple, la même situation se présentait ici qu'à New York actuellement, nos chauffeurs devraient payer 25 ou 50 cents pour franchir un portail ou aller à un poste en commun. La surveillance devrait être faite par le ministère des Transports et payée au *pro rata*, déterminée par le Comité ou le Ministère et dans ce cas nous serions prêts à y contribuer.

Nous ne croyons pas cependant qu'un poste en commun règle tous nos problèmes. Nous ne voulons pas exclure les postes en commun, il en faudrait peut-être un là.

En ce qui me concerne, je crois qu'il devrait peut-être y en avoir un, mais il devrait aussi y en avoir un ou deux là où il est sûr qu'il y aura un nombre suffisant de voitures à tout moment pour répondre aux demandes aux heures de pointe et avec la surveillance voulue pour protéger le public.

M. Skoberg: De toute façon, s'il y avait établissement d'un poste en commun ou sous surveillance, pourriez-vous me dire si oui ou non le mouvement—comme je suis de l'Ouest naturellement je ne sais pas trop bien prononcer ce nom—le mouvement de libération des taxis...

M. Asselin: S'il vous plaît?

M. Skoberg: Le mouvement de libération des taxis, peut-être que M. Allmand pourrait le dire pour moi, mais enfin le mouvement des taxis, le mouvement de libération des taxis utiliserait peut-être ce poste en commun ou surveillé dont vous parlez.

M. Asselin: Je pense que ce mouvement dont vous parlez est un mouvement de chauffeurs. Nous représentons les propriétaires.

M. Skoberg: Y a-t-il des taxis que vous représentez actuellement?

[Text]

Mr. Asselin: Who have liberation members as drivers?

Mr. Skoberg: You asked the question, try to answer it.

Mr. Asselin: Is that the question you are asking?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Asselin: The information I have is that it is a very small association. It is possible that some of the drivers are employed by one of the association. We do not know, but we do know that they have very few members.

Mr. Sauvé: I can reply to that. The only information I can give you is that the association has between 40 and 65 members and they had some kind of meeting for a whole day at the Queen Elizabeth Hotel on July 14 and only 14 people attended. So that gives you an idea of the importance of that organization.

Mr. Skoberg: The question, Mr. Chairman, if I may, is really along the lines of whether or not the Liberation Taxi Association—if it is an association, I am not sure, I understand it is not—would be permitted then—In your submission you are suggesting that possibly you should have a common stand at the airport, would you allow those same people then to participate in that common stand if the DOT were paying for it?

Mr. Sauvé: That organization controls no cars. Their members could be Diamond members or Veterans members or they could be S.O.S. Taxi members, they could be La Salle members. So if La Salle has a stand, if we have a stand, if it is a common stand they will all be allowed to work on that.

Mr. Skoberg: What is S.O.S.?

Mr. Sauvé: S.O.S. Taxi Lt e, is one of the 58 taxi organizations I mentioned this morning.

Mr. Skoberg: Fifty-eight?

Mr. Sauvé: Yes, we have 58 taxi organizations in the City of Montreal.

Mr. Skoberg: On page 5, once again Mr. Chairman, you suggest in (b):

... service will reduce the cost of ground transportation to the public by more than 30 per cent;

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Skoberg: In the event that tenders were called for this airport service, are you

[Interpretation]

M. Asselin: Dont certains chauffeurs font partie de ce mouvement?

M. Skoberg: Vous avez posé la question, essayez d'y répondre.

M. Asselin: Est-ce que c'est là la question que vous posez?

M. Skoberg: Oui.

M. Asselin: D'après les renseignements dont je dispose, il s'agit là d'un très petit mouvement. Il est possible que certains des chauffeurs qui en font partie soient au service d'un membre de cette association. Nous n'en savons rien, mais nous savons qu'ils ont très peu de membres.

M. Sauvé: Tant que je puis vous dire, c'est que ce mouvement a entre 40 et 65 membres et qu'ils ont eu une sorte de réunion qui a duré toute une journée au Reine Elizabeth le 14 juillet et il n'y a que 14 personnes qui y ont participé; cela vous donne donc une idée de l'importance de cette association.

M. Skoberg: La question, monsieur le président, si vous le permettez, est de savoir si oui ou non le Mouvement de libération des taxis est une association—je ne sais pas ce qu'il en est je pense que ce n'en est pas une—dans votre mémoire vous préconisez un poste en commun à l'aéroport si ces mêmes personnes auraient l'autorisation de participer à ce poste commun en cas où le ministère des Transports en assumerait le coût?

M. Sauvé: Cette organisation ne surveille pas de taxis. Leurs membres peuvent appartenir à l'association *Diamond*, *Veterans*, ou *S.O.S.* ou *LaSalle*. Si *LaSalle* a un poste, si nous en avons un, s'il s'agit d'un poste en commun, ils pourront tous y participer.

M. Skoberg: Qu'est-ce que le S.O.S.?

M. Sauvé: Le *S.O.S. Taxi Ltd.* est une des 58 organisations dont j'ai parlé ce matin.

M. Skoberg: Cinquante-huit?

M. Sauvé: Oui, il y en a 58 dans la ville de Montréal.

M. Skoberg: A la page 4, de nouveau monsieur le président, l'alinéa b) dit:

... ce service permettrait au public d'économiser plus de 30 p. 100 sur le coût du transport de surface.

M. Asselin: Oui.

M. Skoberg: Si, disons, on faisait un appel d'offres pour le service de l'aéroport, est-ce

[Texte]

suggesting then that your service will be 30 per cent less to the users?

Mr. Asselin: Yes, Mr. Chairman, the rates for taxis holding licences in the City of Montreal are set by by-laws of the City of Montreal and are beyond our control. The funds paid to obtain the concession would be paid by the association representing the owners of these taxis and the rates would not be affected.

Mr. Skoberg: Then could I ask whether or not you would have a flat rate from downtown Montreal to the airport or the new airport in fact?

Mr. Asselin: At the present time most drivers who drive, or taxi owners who take a passenger to the airport charge a flat rate because it is uneconomic for them to go there on a meter alone because they have to return empty. There is a flat rate which is—I believe I have a copy of it here, our rates are published...

Mr. Skoberg: Will you answer a question at the same time.

Mr. Asselin: I can file a copy with the Committee if you wish.

Mr. Skoberg: Would your taxis, the Veterans and Diamond, have a flat rate if you were able to provide service at the airport?

Mr. Asselin: If at the request of the customer, a flat rate would be available in both directions.

Mr. Skoberg: I am sure you realize that it could not be at the request of the customer, it would have to be through DOT. Is that not correct?

Mr. Asselin: Yes, but we are prepared to carry the passenger at the metered rate, which is considerably under present flat rates. But if the Department of Transport requested flat rates this would require a whole new pricing structure. It would also be in contravention of the City of Montreal by-laws which require that you take your passenger by meter unless requested by the passenger to do otherwise. That is within the city limits.

Mr. Skoberg: Has the Diamond or Veterans Association ever had an opportunity to make a bid for the service to the airport? I think

[Interprétation]

qu'alors, vous préconisez que le coût de votre service serait de 30 p. 100 moins coûteux pour le passager?

M. Asselin: Oui, monsieur le président, les taux des taxis ayant des licences dans la ville de Montréal sont établis en vertu d'un règlement de la ville de Montréal et nous ne pouvons pas exercer de contrôle là-dessus. Les frais perçus par l'obtention des licences seraient acquittés par l'association représentant les propriétaires de ces taxis, et le taux ne serait pas changé.

M. Skoberg: Alors je voudrais savoir si vous auriez un taux fixe en fait à partir du centre ville Montréal jusqu'à l'aéroport ou au nouvel aéroport?

M. Asselin: En ce moment, la plupart des chauffeurs qui conduisent ou des propriétaires de taxi qui prennent un passager l'amène à l'aéroport et lui font payer un taux fixe parce qu'il ne serait pas avantageux de faire payer le taux indiqué du compteur car ils reviennent à vide. Il y a un taux fixe, qui est de je crois, j'en ai une copie ici, nos taux sont publiés.

M. Skoberg: Voulez-vous bien répondre à une question à la fois.

M. Asselin: Je puis, si vous le voulez, en donner une copie au Comité.

M. Skoberg: Vos compagnies de taxis *Veterans* et *Diamond* pourraient-elles assurer un taux fixe de frais de parcours au cas où vous seriez en mesure d'assurer les services à l'aérogare?

M. Asselin: Si le client le demande, un taux fixe serait assuré dans les deux sens?

M. Skoberg: Je suis sûr que vous vous rendrez compte que ce ne pourrait être à la demande du client, il faudrait que ce soit fixé par l'entremise du ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. Asselin: Oui, mais nous sommes prêts à transporter le voyageur au tarif du compteur qui est bien moindre que le taux fixe actuel mais si le ministère des Transports exige des taux fixes, cela exigerait une nouvelle échelle des prix. Ce serait à l'encontre des Règlements de la ville de Montréal qui exigent que vous utilisiez le taximètre à moins que le client ne s'y oppose. Ceci naturellement n'est valable que dans les limites de la ville.

M. Skoberg: Est-ce que l'Association *Diamond* ou *Veterans* a déjà eu l'occasion de présenter une soumission pour les services à

[Text]

perhaps the gentleman at the end of the table has an answer.

Mr. Choquette: Yes, sir. It was done in writing.

Mr. Skoberg: In what year?

Mr. Choquette: I will have to search my memory. It was about 1962, through the firm of lawyers employed at the time. I know I read the letter. I was not the general manager of Diamond at the time but I read the file, I saw the letter, and I know the amount.

Mr. Asselin: Not for limousine service. Only for cars with a taximeter, not for limousines.

Mr. Skoberg: In your opinion, representing Diamond and Veterans Association, do you believe that the airport service should be put up for tender?

Mr. Asselin: I think that perhaps for supervised stands the Department of Transport should allow only those who are able to give the service that is required to tender. I feel that in the Montreal area there are only three associations that are in a position to provide the guarantees about which we are talking in our brief. Of course we are not trying to cut out all other taxi associations and think that they should be allowed to pick up passengers as well. I think that a supervised stand should be paid for preferably at a negotiated price, because there are only three associations that could provide this service. I could see advantages to both systems.

Mr. Skoberg: For my information, Mr. Chairman and gentlemen, in the event that tenders were requested and a new taxi association formed to bid on that particular tender, would the by-laws of the province or the by-laws of Montreal prevent these new taxi associations from coming into being?

Mr. Asselin: There is no problem about an association, except getting members. All taxi permits are limited. In Montreal there is a maximum of 4,350 taxi permits. There can be no more, they are limited.

To go back a moment, I would like to inform you that the stand at the Canadian National Central Station is on a bid basis. It is

[Interpretation]

l'aéroport? Je pense que peut-être le monsieur qui se trouve à l'extrémité de la table peut nous donner la réponse.

M. Choquette: Oui, ce fut fait par écrit.

M. Skoberg: Quelle année?

M. Choquette: Un instant, je vais essayer de le retrouver. J'imagine que c'était aux environs de 1962, par l'entremise d'une équipe d'avocats. Je me souviens d'avoir lu la lettre. Je n'étais pas alors directeur général de *Diamond* à ce moment-là mais j'ai lu le dossier, j'ai vu la lettre et j'en connais le montant.

M. Asselin: Pas pour le service de limousine. Uniquement pour les voitures équipées de taximètres, pas pour les limousines.

M. Skoberg: A votre avis, en tant que représentant de *Diamond* et de *Veterans*, croyez-vous que le service à l'aéroport devrait faire un appel d'offre?

Mr. Asselin: Je pense que pour les postes surveillés, le ministère des Transports ne devrait accepter, pour les appels d'offre, que ceux qui sont en mesure d'assurer le service voulu. Je pense que, pour ce qui est de la région de Montréal, il n'y a que trois associations qui soient en mesure de fournir ces garanties dont nous parlons dans notre mémoire. Bien entendu, nous n'essayons pas d'éliminer toutes les autres associations de taxis et nous croyons qu'on devrait aussi leur permettre de cueillir des voyageurs je pense que dans le cas d'un poste de surveillé il faudrait de préférence que le prix soit établi à forfait car il n'y a que trois associations qui pourraient assurer ce service. Je vois des avantages dans le cas de chacun de ces systèmes.

M. Skoberg: Pour ma gouverne, monsieur le président, et messieurs, si, disons, on faisait un appel d'offre et qu'une nouvelle association de taxi était créée pour présenter des soumissions à l'égard de cet appel d'offre, est-ce que les règlements de la province ou de la ville de Montréal donneraient à cette association la possibilité d'exister?

M. Asselin: Il n'y a pas de problème qui se présente pour une association, sauf d'obtenir des membres. Le nombre des permis de taxis est limité. A Montréal, il y a un maximum de 4,350 permis de taxis, il ne peut pas y en avoir plus. Il y a une limite.

Pour revenir un peu en arrière, je voudrais vous dire que le poste établi à la gare centrale du Canadien National est sujet à un appel

[Texte]

put up for tender and the two, three or four larger associations bid for it. It is a similar problem but it is not quite as acute at Central Station as it is at the airport because of its proximity to downtown Montreal. It is bid for and our associations would have no objections to bidding for it, but in view of the small number that would be able to bid you might find that the three associations would get together to operate a supervised stand.

Mr. Skoberg: How many taxis are owned by the drivers in the Diamond and Veterans Association?

Mr. Asselin: A little over 900, Mr. Sauvé informs me.

Mr. Skoberg: Out of the 2,100?

Mr. Asselin: Out of the 2,100 yes.

Mr. Skoberg: In respect of those owned by the Association, are the drivers of these liable and also entitled to Workmen's Compensation and unemployment insurance?

Mr. Asselin: Most of the taxis in the Association are rented out to drivers—the driver rents the car.

Mr. Skoberg: So they are not entitled to any of the provisions under the Labour Code?

Mr. Asselin: There is quite a debate going on just at the moment as to what the legalities of that particular question are. You are talking about Workmen's Compensation, I think, and...

Mr. Skoberg: Unemployment insurance.

Mr. Asselin: ...Unemployment insurance?

Mr. Skoberg: Yes. Thank you.

Mr. St-Jacques: Mr. Chairman, I am vice-president of the...

The Chairman: I am sorry, you will have to give your name.

Mr. St-Jacques: My name is St-Jacques.

The Chairman: I am sorry, sir, but if you have anything to present you will have to come to me and we will have you later on—not at the moment.

Mr. Rock: Mr. Chairman, could we take his name?

[Interprétation]

d'offres. Il y a un appel d'offres et les deux ou trois ou quatre plus importantes associations ont fait des soumissions à ce sujet. C'est le même problème mais pas aussi grave qui se pose à la gare centrale qu'à l'aérogare parce que celle-ci est tout près du centre-ville mais elle fait aussi l'objet de soumissions et nos associations ne s'opposent pas du tout à présenter des soumissions à ce sujet, mais vu le petit nombre de celles qui sont en état de présenter des soumissions, vous vous rendrez compte que les trois associations se réuniront pour maintenir un poste surveillé.

M. Skoberg: Combien de taxis sont la propriété de chauffeurs au sein de *Diamond* et de *Veterans*?

M. Asselin: Un peu plus de 900, me dit M. Sauvé.

M. Skoberg: Sur les 2,100?

M. Asselin: Sur les 2,100, oui.

M. Skoberg: Pour ceux qui sont la propriété de l'Association, est-ce que leurs chauffeurs sont sujets à la responsabilité et aux bénéfices découlant du régime de l'indemnisation en vertu de la législation sur les accidents du travail et de l'assurance-chômage?

M. Asselin: La plupart des taxis membres de l'Association sont loués aux chauffeurs. Les chauffeurs louent les voitures.

M. Skoberg: Aussi n'ont-ils pas droit aux dispositions prévues dans le Code du travail?

M. Asselin: Il y a tout un débat en cours en ce moment, à savoir sur la légalité impliquée à ce sujet. Vous parlez des indemnisations du travail je pense?

M. Skoberg: De l'assurance-chômage.

M. Asselin: ...de l'assurance-chômage?

M. Skoberg: Oui. Merci beaucoup.

M. St-Jacques: Monsieur le président, je suis vice-président de la...

Le président: Je m'excuse il vous faudra dire votre nom.

M. St-Jacques: Je m'appelle St-Jacques.

Le président: Je m'excuse mais si vous avez un exposé à faire, vous devez me présenter une demande et nous vous entendrons plus tard mais pas pour l'instant.

M. Rock: Monsieur le président, pouvons-nous inscrire son nom sur la liste.

[Text]

The Chairman: I will. If he has a brief, we will be pleased to hear it.

Mr. Skoreyko, will you proceed.

Mr. Skoreyko: Thank you, Mr. Chairman.

Hello, again, after all these years. It is nice to see you.

Mr. Asselin: Thank you.

Mr. Skoreyko: I would like, first of all, Mr. Asselin, to know who holds the majority or who holds in fact all of the licenses in so far as Veterans and Diamond taxis are concerned? The licenses are in fact in the name of these two companies, are they not?

Mr. Asselin: No.

Mr. Skoreyko: Who holds them?

Mr. Asselin: The associations are formed and consist of owners of taxis—10, 20, 35, 1, —and the associations provide services to these owners. The services have been detailed in the brief. The Association itself owns no taxis.

Mr. Skoreyko: And by "Association" you are referring to whom?

Mr. Asselin: The Diamond Taxi Association.

Mr. Skoreyko: As a corporate entity it does not own any taxis.

Mr. Asselin: It does not own any taxis.

Mr. Skoreyko: Then in fact what they are is an agency.

Mr. Asselin: They are an association of owners providing services, and in so far as the Association represents them it is performing an agent's service. For instance, the representation that the owners are getting here today is a service which the Association is providing for its members.

Mr. Skoreyko: Then, Mr. Asselin, you are before this Committee asking us to in fact consider the point of whether or not Diamond and Veterans Taxi Associations can provide the federal government or the airport facility in Montreal with a certain service when in fact they do not have the means by which to supply that service. They represent 2,100 individual people. I could form an association tomorrow and they could all become my members the day after. Is that not right?

Mr. Asselin: Well, the Diamond Taxi Association has been in business since 1921,

[Interpretation]

Le président: Je le ferai, et s'il a un mémoire à présenter, nous l'entendrons, nous nous ferons un plaisir de l'entendre.

Monsieur Skoreyko, voulez-vous continuer?

M. Skoreyko: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour de nouveau après toutes ces années. Il fait bon de vous revoir.

M. Asselin: Merci.

M. Skoreyko: Tout d'abord, monsieur Asselin, je voudrais savoir qui est propriétaire de la majorité de tous ces permis que détiennent la *Veterans* et la *Diamond*? Les permis sont en fait établis aux noms de ces deux compagnies n'est-ce pas?

M. Asselin: Non.

M. Skoreyko: Qui les détient?

M. Asselin: Les associations sont constituées, et comprennent des propriétaires des taxis, 10, 20, 35, 1 et les associations fournissent des services à ces propriétaires. Ces services ont été détaillés dans le mémoire. L'association même n'est propriétaire d'aucun taxi.

M. Skoreyko: Par «Association», vous parlez de qui alors?

M. Asselin: De la *Diamond Taxi Association*.

M. Skoreyko: En tant que société incorporée elle n'est pas propriétaire de taxis.

M. Asselin: Elle ne possède pas de taxis.

M. Skoreyko: Donc, en réalité, il s'agit d'une agence?

M. Asselin: C'est une association de propriétaires qui assure les services et, dans la mesure où l'Association, les représente elle assure le service d'un agent. Les propriétaires, entre autres, ont ici aujourd'hui un service qu'assure l'Association pour ses membres.

M. Skoreyko: Donc monsieur Asselin, on nous demande d'étudier le fait de savoir si la *Diamond* et la *Veterans* peuvent fournir au gouvernement fédéral ou à l'aéroport de Montréal un service qu'elles ne sont pas en fait capables d'assurer. Elles représentent 2,100 personnes. Je peux constituer une association demain et celle-ci peut se joindre à moi demain, n'est-ce pas vrai?

M. Asselin: L'Association *Diamond* fonctionne depuis 1921, et a toujours rempli ses

[Texte]

has always lived up to its commitments and I believe always will. There are 900 members, some of whom own 10. Here around the table today are the owners of approximately 100 taxi-cabs. These people have made commitments to the Association and have asked the Association to make commitments to you, and that is the basis on which the proposal is being made to you.

Mr. Skoreyko: I am a little disturbed now. Take other cities across the country. For instance, let us speak about Edmonton, specifically, where a taxi company has a concession and about 50 per cent to 60 per cent of their cars are owned by driver-owners. In the event that there was a disagreement with the company, as there was some time ago, the company was still in a position to handle the job that was given to them under contract by DOT with their own vehicles. They own roughly 40 per cent to 50 per cent of the cars. I am a little disturbed about...

Mr. Asselin: Perhaps I can help you. There are enough fleet owners who are also the owners of Diamond Taxi, which is after all a limited company, to look after all shareholders of the company.

Mr. Skoreyko: Yes, I see.

Mr. Asselin: There is no divorce of the owners and the Association. It is not like a political organization, for instance, where you might have people moving from one to the other. It is a public company owned by the owners of the taxis. They own the shares in the company.

Mr. Skoreyko: I am not sure that I thoroughly understand it.

Mr. Asselin: They have a large investment in it and they pay into the company. The Diamond Taxicab Company has a big budget.

Mr. Skoreyko: Yes, I appreciate that. I can figure out very quickly what their monthly revenue is.

Mr. Asselin: The owners own the company. The taxicabs owners own the company, supported as a common service for all the owners, and they provide the services we talk about.

Mr. Skoreyko: So in other words, the Diamond Taxicab Association and Veterans Taxi in fact own about 1,100 automobiles. Is that it?

Mr. Asselin: No.

[Interprétation]

engagements et, je pense, les remplira toujours. Elle comporte 900 membres dont certains sont propriétaires de 10 taxis. Ici aujourd'hui, il y a les propriétaires de 100 taxis environ et ces personnes ont pris des engagements auprès de l'association et ont demandé à l'association de s'engager envers vous. C'est là la proposition que nous vous présentons.

M. Skoreyko: Je m'interroge. Prenons d'autres villes du pays, Edmonton par exemple, là où une compagnie de taxis a une concession et où 50 à 60 p. 100 des chauffeurs sont propriétaires de leurs voitures. S'il survenait un désaccord avec la compagnie, comme cela s'est produit il y a quelque temps, cette dernière pouvait encore assumer les charges qui lui avaient été consignées par le ministère des transports, en utilisant ses propres voitures. Elle possède en fait 40 à 50 p. 100 de ses véhicules. Je me demande...

M. Asselin: Il y a assez de propriétaires de flottes qui sont aussi des propriétaires du Taxi Diamond, qui est, après tout, une compagnie limitée qui se charge de tous les actionnaires de la compagnie.

M. Skoreyko: Oui, je vois.

M. Asselin: Il n'y a pas d'opposition entre les propriétaires et l'association. Ce n'est pas, par exemple, une association politique où les gens changent de place en place. Ils sont des actionnaires de la compagnie. La compagnie Diamond a un budget appréciable.

M. Skoreyko: Je ne suis pas sûr de vous suivre.

M. Asselin: Ils possèdent des actions importantes dans la compagnie et ils lui versent des sommes.

M. Skoreyko: Je vois. Je puis, rapidement, estimer leur revenu mensuel.

M. Asselin: Les propriétaires de taxis possèdent la compagnie qui, elle, leur assure un service commun et ils assurent le service dont nous parlons.

M. Skoreyko: En d'autres mots, la compagnie Diamond et Veterans sont propriétaires d'environ 1,000 voitures, n'est-ce pas?

M. Asselin: Non.

[Text]

Mr. Skoreyko: You say there are 900 privately owned taxis. Where are the other 1,100 that you are talking about, or the other 1,200 in fact?

Mr. Newell (President, Diamond Taxicab Association, Limited): Shareholders.

Mr. Asselin: Eighty per cent of the shares of Diamond are owned by the fleet owners, by the taxicabs.

Mr. Skoreyko: Eighty per cent.

Mr. Asselin: By the drivers, yes.

Mr. Skoreyko: I see. By the owners?

Mr. Asselin: By the owners, yes.

Mr. Skoreyko: I see. Assuming that the Department of Transport is not going to be satisfied with a conglomeration of operators at the airport and decides that either one company or another is going to have to provide the total facility—buses, limousines, taxis, et cetera—assuming that this is what they decide, are you in a position to consider that kind of proposition?

Mr. Asselin: At the present time we do not operate limousines.

Mr. Skoreyko: I understand that.

Mr. Asselin: We do not operate a bus service either.

Mr. Skoreyko: No. That does not answer my question. Assuming that DOT say they cannot consider anyone unless they are prepared to provide total service, would Diamond and Veterans be prepared to consider such an offer or such a proposal?

Mr. Asselin: I would say that perhaps we would consider it, but at the present time we do not have the facilities to provide such a service. We are not here asking for you to allow us to do that.

We feel that those people who may be experts in limousines should perhaps operate the limousines, which is an entirely different operation, and the operation of a bus line is an entirely different operation as well. We do not think that the people who operate a bus line will know much about operating a taxicab service. This is simply a point of view. If the Department of Transport asked us to look into this possibility, I would think that my principals would be prepared to look into it.

Mr. Skoreyko: You made a statement earlier, Mr. Asselin, on behalf of one of your clients. Murray Hill Limousine Services Limited has committed to them something like 170 cars.

[Interpretation]

M. Skoreyko: Vous dites qu'il y a 900 taxis privés. Où sont les 1,100 dont vous parlez ou même, les 1,200.

M. Newell (président de la Diamond Taxicab Association Ltd): Des actionnaires.

M. Asselin: Quatre-vingt pour cent des actions de la compagnie Diamond sont détenus par les propriétaires de la flotte de taxis.

M. Skoreyko: Quatre-vingt pour cent?

M. Asselin: Par les chauffeurs, oui.

M. Skoreyko: Je vois. Par les propriétaires?

M. Asselin: Par les propriétaires, oui.

M. Skoreyko: Je comprends.

Si le ministère des Transports repousse l'idée d'un ensemble de compagnies et décide qu'une compagnie assurera seule le service: autobus, limousines, taxis et le reste—si c'est là leur décision—êtes-vous en mesure de faire face à une telle éventualité?

M. Asselin: En ce moment, nous n'avons pas de limousines.

M. Skoreyko: Je sais.

M. Asselin: Nous n'avons pas d'autobus non plus.

M. Skoreyko: Cela ne répond pas à ma question. Mais si la Commission des transports ne se prononce en faveur d'un requérant—que dans la mesure où il peut assurer l'ensemble des services—Diamond et Veterans seraient-ils prêts à assurer une telle proposition?

M. Asselin: Nous en tiendrions compte mais, en ce moment, nous ne pouvons assurer un tel service. Nous ne sommes pas ici pour vous demander de ce faire.

Nous pensons que les personnes spécialisées dans le service de limousine devraient peut-être exploiter ce service—qui est un service tout à fait distinct—et, également, l'exploitation d'un service d'autobus. Nous ne croyons que ceux qui exploitent une flotte d'autobus sauraient comment exploiter une compagnie de taxis. C'est un point de vue. Si le ministère des Transports nous demande d'étudier cette possibilité, j'ose croire que nous serions prêts à le faire.

M. Skoreyko: Vous avez dit plus tôt, monsieur Asselin, au nom d'un de vos clients, Murray Hill, qu'ils s'engageaient à raison de 170 voitures.

[Texte]

Mr. Asselin: One hundred and seventy-five, I think.

Mr. Skoreyko: Something like that. These are metered taxis, are they?

Mr. Asselin: No. Murray Hill has, I am informed, approximately 175 cars which we know as limousines.

Mr. Skoreyko: I see. To your knowledge, Murray Hill does not have any metered taxis at all.

Mr. Asselin: Not that I know of. The kind of car that Murray Hill operates, I believe, is called a car to rent.

Mr. Skoreyko: That is right. I have been in them.

Mr. Asselin, this is my final question. I wonder if you could tell me if you plan to consider a meter entry system into a parking area where a certain number of taxi companies—you mention LaSalle and Veterans and Diamond—if the three were asked to provide that kind of service on a fee basis where you would enter a certain area at the airport and pay the entrance fee...

Mr. Asselin: Would it be limited to those three associations, or to all associations?

Mr. Skoreyko: No, again I think there is a danger of a conglomerate of small operators.

Mr. Asselin: If it is a limited operation with a private stand, I think the associations involved could provide the supervision required and give the guarantees as to the availability that is required.

Mr. Skoreyko: Mr. Asselin, you mentioned air passenger terminals. New York City is an example, where they have the east terminus and the west terminus. I presume that you are familiar with them, but do you think that a similar situation has arisen, as in the City of New York, with regard to both these terminals? Is it a desirable thing for the downtown area of Montreal?

Mr. Asselin: Yes. We have a situation now where passengers come from all different points of the city to take the present bus service and they have to wait on the sidewalk in front of some hotel, and I think we are a little ahead of that now. I think this area here is big enough, with about three million people in the whole area, and Ste. Scolastique is going to make the situation even worse. I think that the time has arrived for a passenger terminal downtown in Montreal to provide the services.

[Interprétation]

M. Asselin: Il s'agissait, je crois, de 175 voitures.

M. Skoreyko: Quelque chose comme ça. Ce sont des taxis, n'est-ce pas?

M. Asselin: Non. On me dit que Murray Hill a environ 175 voitures, dites limousines.

M. Skoreyko: Je vois. À votre connaissance, alors, Murray Hill n'a pas de taxis?

M. Asselin: Pas à ma connaissance. Le genre de voitures utilisées par Murray Hill, sont des voitures de location.

M. Skoreyko: C'est exact. Je les ai vues.

Monsieur Asselin, une dernière question. Êtes-vous prêt à songer à un terrain de stationnement où un certain nombre de sociétés de taxis—LaSalle et Diamond et Veterans ou autres—si on leur demandait d'assurer un tel service à raison d'une cotisation à l'effet qu'on pénètre dans l'aéroport en échange d'une somme...

M. Asselin: Pour ces trois associations seulement?

M. Skoreyko: Non. Je pense qu'il y a danger à fusionner de petits exploitants.

M. Asselin: S'il s'agit d'un service restreint à un poste privé, les associations en cause pourraient, je crois, assurer la surveillance nécessaire et fournir les garanties requises.

M. Skoreyko: Monsieur Asselin. Vous avez parlé de terminus pour les passagers des avions. New-York est un exemple. Il y a là un terminus ouest et un terminus est. En est-il ainsi de Montréal? Est-ce souhaitable pour le quartier des affaires de Montréal?

M. Asselin: Oui. Les voyageurs viennent de tous les coins de la ville pour emprunter le service d'autobus actuel et doivent attendre sur le trottoir devant l'hôtel. Je crois que nous avons amélioré cet état de chose. Cette région est assez importante: on y compte 3 millions de population et Ste-Scholastique va rendre la chose plus difficile. Je pense que le moment est venu d'avoir un terminus pour assurer le transport des voyageurs au centre ville de Montréal.

[Text]

Mr. Skoreyko: Eliminating from the new airport, then, the facilities that would be duplicated if you had the two operating.

Mr. Asselin: I think the bus service should leave from a central spot in the region and go to Dorval and perhaps eventually to Ste Scholastique as well.

Mr. Skoreyko: No, but you mentioned that there should be a duplication of services.

Mr. Asselin: Yes. What I mean is that a passenger may come to a terminal downtown and check his luggage through to New York or Chicago or Mexico, wherever he happens to be going. This will reduce the congestion of the present luggage-handling facilities at Dorval or, for instance, at Ste Scholastique and he can buy his ticket downtown as well. Then he can take the bus, or whatever other...

The Chairman: Before passing on to Mr. Rock, the Port Manager, Mr. Beaudet, has offered a break-off for the Members of Parliament. If you want to have a break-off of 15 minutes, there will be coffee served at 3.45 p.m. Is the Committee agreed?

Mr. Horner: Perhaps we could finish on this very point. Perhaps by 3.45 we could get through with Diamond Taxicab and Veterans Taxi? I have my name down, but in the light of proceeding I am willing to forego any further questioning, if we can get done by 3.45 o'clock.

The Chairman: I still have six more members who have asked to speak, and we also have two on the second round.

Mr. Horner: Let us wrap it up in 15 minutes.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Asselin, your brief seems to have alleged at first that all passengers coming to and from the airport seem to go to the centre of Montreal or to the Montreal region. But, of course, after much questioning, you do accept the fact that there are many other municipalities on the Island of Montreal. In fact, there are about 23 other municipalities other than the City of Montreal, west of Montreal, and close to the airport. Could you tell me how long it takes for your empty cab, when it leaves the airport, to arrive at the centre of Montreal with the type of road systems that we have now?

Mr. Asselin: The cost is \$4.45.

Mr. Rock: I am sorry, Mr. Asselin, I mean the time.

[Interpretation]

M. Skoreyko: Éliminant le nouvel aéroport, les facilités qui feraient double emploi si vous exploitiez les deux en même temps.

M. Asselin: L'autobus doit partir d'un point central dans la région pour se rendre à Dorval et peut-être, éventuellement, à Ste-Scholastique.

M. Skoreyko: Vous dites qu'il y aurait double emploi.

M. Asselin: Oui. J'entends qu'un passager pourrait se rendre au terminus en ville et consigner ses bagages pour New-York, Chicago, Mexico. Cela soulagerait le service à Dorval ou à Ste-Scholastique. Sans compter qu'il pourrait aussi acheter son billet en ville. Il pourrait ensuite prendre l'autobus, ou tout autre...

Le président: Avant de passer à M. Rock, M. Beaudet, le gérant du port, offre une pause, de 15 minutes. Vous êtes d'accord?

M. Horner: Nous pourrions peut-être terminer la question de Diamond Taxicab et de Veterans Taxi d'ici 3h.45? Je suis prêt à céder mon tour si l'on pouvait terminer avant 3h.45.

Le président: Il y a encore 6 membres qui désirent prendre la parole, et 2 pour le deuxième tour.

M. Horner: Essayons de terminer le tout en 15 minutes.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Asselin, votre mémoire semblait laisser entendre que tous les passagers qui vont à l'aéroport ou en viennent se rendent dans le centre ville de Montréal. Mais après maintes questions, vous admettez qu'il y a bon nombre d'autres municipalités dans l'île de Montréal. Il y en a en fait environ 23, outre la ville de Montréal, à l'ouest de Montréal, et près de l'aéroport. Combien de temps faut-il à votre taxi pour se rendre de l'aéroport au centre de Montréal en empruntant le réseau routier que nous avons maintenant?

M. Asselin: Le prix est de \$4.45.

M. Rock: Pardon, M. Asselin, je parle du temps.

[Texte]

Mr. Asselin: The time is about 30 minutes.

Mr. Rock: You are not serious? I do not mean going through the red lights on Upper Lachine Road, I mean using the new highway systems that we now have.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, perhaps...

Mr. Rock: May I add something? You see, Mr. Asselin...

Mr. Asselin: Bruce Wardie has assisted considerably and the new highway system has speeded things up, but if you wish I will ask the experts on the matter. Via the Bonaventure Expressway, it takes less than 30 minutes, 20 to 25 minutes. For your information, Mr. Chairman, I may say that I commute every day from Hudson to my downtown office, which is very close to the Mount Royal Hotel, in 35 minutes.

Mr. Rock: This is exactly what I am trying to get at, Mr. Asselin. The fact is, you mentioned the cost of empty loads leaving the airport and going back to the centre of Montreal. I know it takes about 12 to 13 minutes to go from Lachine to central Montreal to the Queen Elizabeth Hotel, for instance. Therefore, from the airport—not during heavy traffic but during normal traffic—I think it takes about 15 minutes to get to the Queen Elizabeth Hotel, which is in the centre of Montreal, so as far as time is concerned I do not think it is serious, as you stated a few times, about the empty loads leaving the airport and going back to Montreal.

Mr. Asselin: On that subject, Mr. Chairman, mileage and gas is very important.

Mr. Rock: I see.

Mr. Asselin: If it takes 20 minutes to get to the airport and you can come back empty in 20 minutes, it means that you have not been working for half of that 40 minutes and this is very important to both the owners and the drivers. However, it is a waste, no matter what its size.

Mr. Rock: Mr. Asselin, in reference to your second paragraph on page 3, you do not mention the fact that passengers could telephone a taxi.

Mr. Asselin: No, but we mention that elsewhere in the brief. The second-last item of the first paragraph on page 4 reads:

...is not permitted to pick any passenger at the Airport (unless telephoned in advance)...

21168—6

[Interprétation]

M. Asselin: Environ 30 minutes.

M. Rock: Êtes-vous sérieux? Je n'entends pas brûler les feux rouges d'Upper Lachine Road; mais j'entends utiliser notre nouveau réseau routier.

M. Asselin: Monsieur le président, peut-être...

M. Rock: Puis-je ajouter un mot. Voyez-vous, monsieur Asselin...

M. Asselin: Monsieur le président, le nouveau réseau routier nous aide beaucoup, mais si vous le voulez, je vais consulter les spécialistes. Par la voie Bonaventure, moins de 30 minutes, 20 à 25 minutes. Pour votre gouverne, monsieur le président, je pourrais dire que je voyage chaque jour de Hudson à mon bureau, près de l'Hôtel Mont-Royal, en 35 minutes.

M. Rock: C'est ce à quoi je veux en venir, monsieur Asselin. Vous parlez du coût de retour d'une voiture à vide de l'aéroport au centre-ville. Je sais qu'il faut 12 à 15 minutes pour se rendre de Lachine au centre de la ville, disons le Reine Elizabeth. Donc, de l'aérogare—trafic normal—il faut 15 minutes environ pour se rendre au Reine Elizabeth, au centre de la ville. Je ne crois donc pas que l'élément temps soit aussi sérieux que vous l'avez prétendu à quelques reprises, pour ce qui est du retour à vide des voitures de l'aérogare à Montréal.

M. Asselin: Monsieur le président, l'essence et la distance sont importantes, sur ce point.

M. Rock: Je vois.

M. Asselin: S'il faut 20 minutes pour se rendre à l'aérogare et on peut en revenir à vide, vous n'avez travaillé que 20 minutes sur 40 minutes. C'est très important pour le propriétaire et les chauffeurs. C'est un gaspillage.

M. Rock: Monsieur Asselin, au sujet de votre deuxième alinéa à la page 3, vous ne dites pas que les passagers peuvent téléphoner pour avoir un taxi.

M. Asselin: Non, mais à la page 4, premier alinéa, deuxième ligne, on peut lire:

... on ne lui permet pas de laisser monter des passagers à l'aérogare à moins qu'il ne les ait prévenus par téléphone à l'avance.

[Text]

Mr. Rock: I think you also mention that a passenger—disregarding the airport—from Lachine could phone a Montreal taxi and it could come and pick up the person in Lachine and drive back to Montreal to where it came from, or in that area. In the second paragraph on page 4 it states:

... it would be inappropriate for this Committee to take a narrow jurisdictional view in order, to solve the ground transportation problem.

I think this is an important statement which you make in your brief. Do you mean by this that we should not look into the legal jurisdiction of taxis in the area when we recommend anything? In other words, do you feel that if we were to recommend that firms other than your association could also possibly work from the airport that the legal jurisdiction would come later? Is this what you hope for?

Mr. Asselin: No, I do not mean that. I mean that the airport is a regional facility which involves air transportation from all points in the world to the metropolis of Canada; that it is a large region and that the problem of transporting passengers into and out of it should be looked at on a regional basis.

I also believe that the Department of Transport and the federal government have legal jurisdiction over this aspect of the operation of the airport and do not require any further legal authority in that taxis are able to go anywhere in the province as long as they have a licence with the letter T on it. I believe that any taxi that goes to the airport from a municipality, even if the airport gives a supervised stand to, say, Diamond, should still be permitted to take a passenger back from a common stand or some other stand of that nature. I do not think it should be too restrictive. You are serving over 30 municipalities, possibly 40 or 50, and I think you are going to have to look at transportation in a wider aspect than the strictly local, municipal taxi permit angle.

Mr. Rock: But do you not feel, Mr. Asselin, that if the federal Department of Transport gave you the right to pick up passengers at the Dorval airport that you would have legal entitlement under the authority of the City of Dorval?

Mr. Asselin: We do not think so, no. This is what Murray Hill is doing today and they do not have that. As I pointed out, infractions of this regulation are looked into and prosecuted by the RCMP, not by the Dorval police. We feel that the Federal government has jurisdiction over the traffic at the airport and it can

[Interpretation]

M. Rock: Je pense que vous dites aussi que si un voyageur de Lachine fait venir un taxi de Montréal, celui-ci peut le cueillir à Lachine et le ramener à Montréal, ou dans sa région. A la page 4, deuxième alinéa, on lit:

... qu'il ne serait pas approprié pour ce Comité de prendre un point de vue juridique sélectif pour résoudre ce problème de transport.

C'est une déclaration importante dans votre mémoire. Entendez-vous que nous ne devrions pas étudier l'aspect juridique des taxis dans la région lorsque nous formulons des recommandations? En d'autres mots, vous êtes d'avis que si nous recommandons que d'autres associations que la vôtre desservent l'aérogare, que l'aspect juridique soit étudié plus tard.

M. Asselin: Non.

Je dis que l'aérogare est un service régional rattaché aux vols provenant de tous les coins du monde vers la Métropole du Canada; c'est une région étendue et la question d'y parvenir et d'en revenir, doit être étudiée sur le plan régional.

Je crois aussi que le ministère des Transports et le gouvernement fédéral ont la compétence sur cet aspect de l'exploitation de l'aérogare et n'exigent pas d'autre autorisation sur ce plan juridique, et qu'il peut exercer son action n'importe où dans la province aussi longtemps qu'ils détiennent un permis T. Je crois que tout taxi qui, d'une municipalité, se rend à l'aérogare, même si l'aérogare offre un poste, disons *Diamond*, devrait être autorisé à prendre un passager pour le retour. Il ne faut pas être trop restrictif. Vous desservez plus de 30 municipalités, peut-être même 40 et 50, il vous faudra considérer cette question du transport dans un sens plus vaste.

M. Rock: Ne croyez-vous pas, monsieur Asselin, que si le ministère fédéral des Transports vous autorisait à prendre des voyageurs à l'aéroport de Dorval que vous auriez des droits en vertu de la compétence de la ville de Dorval?

M. Asselin: On ne le croit pas, non. C'est ce que *Murray Hill* fait en ce moment. Ils n'ont pas cela. Comme je vous l'ai signalé plus tôt, les infractions à ces règlements tombent sous la juridiction de la Gendarmerie royale, qui voit au trafic de l'aéroport et autorise les différents modes de transport. On ne demande

[Texte]

permit or refuse to permit access and egress to different means of transportation. We are not asking for the right to go into Dorval or Lachine or into any other municipality to pick up passengers and we do not hold a brief for those who would prevent the Dorval taxis from going into the airport, provided they bring a passenger in and bring one out.

Mr. Rock: Yes, I know that you are for an open stand if you cannot...

Mr. Asselin: No, we feel that there is a need for a supervised, closed, private stand in order to guarantee the number and availability of taxis at all times. We think that perhaps the Committee is going to have to come to another conclusion about the rest of the independent associations of taxis.

Mr. Rock: Mr. Asselin, you mentioned that when the RCMP hand out a ticket to an individual taxi driver that it is not the Dorval police force but the municipal court of Dorval that handles the case. Is that right?

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Rock: And the municipal police of Dorval may not have the right to go into the airport, it is out of their jurisdiction as well, but...

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Rock: ...I think he is charged under the municipal law.

A question was raised here about whether you people ever approached—if I may use that word, although, I do not like it—members of Parliament about your cases, and I remember once when I was speaking to Mr. Sauvé he brought the problem to my attention and at the time I suggested to him—this was about 1965—that because of the legal jurisdiction of municipalities in this connection and the fact that if you are telephoned you can pick up a fare anytime, that the best solution would be to request a direct-line telephone at the airport.

Since that time I have been requesting of the various ministers of transport that the taxi companies on the entire Island of Montreal have the right to a direct-line telephone service.

In other words, if a passenger does not like, say, the limousine service and he wants the Lachine taxi or Dorval or Diamond or La Salle, then all he has to do is to pick up that phone in the lobby and phone for that taxi without having to look through the taxi section of the yellow pages of the telephone book which in most telephone books at the

[Interprétation]

pas le droit d'aller à Dorval, à Lachine ou dans n'importe quelle autre municipalité pour y prendre des voyageurs, et nous ne présenterons pas un mémoire pour interdire aux taxis de Dorval l'accès à l'aéroport, pourvu qu'ils y amènent un voyageur ou en ramènent un.

Mr. Rock: Oui, je sais, mais...

Mr. Asselin: Non, nous croyons qu'il faut un système surveillé, fermé et privé de postes pour assurer en tout temps des taxis. Nous croyons que le Comité devra peut-être en arriver à une autre conclusion au sujet des autres associations de taxis.

Mr. Rock: Monsieur Asselin, vous dites que, lorsque la Gendarmerie royale donne une contravention aux chauffeurs de taxi; ce n'est pas la police de Dorval qui s'en occupe mais le tribunal municipal.

Mr. Asselin: Oui.

Mr. Rock: La police municipale de Dorval n'est peut être pas autorisée à aller à l'aéroport de Dorval, ce n'est pas de sa compétence...

Mr. Asselin: C'est exact.

Mr. Rock: Cela relève, je crois, de la loi municipale.

On a demandé ici si vous avez fait des interventions auprès d'un député—je me souviens d'en avoir parlé à M. Sauvé, il m'a alors signalé le problème—c'était environ en 1965—à l'effet que cela relevait de la compétence des municipalités. A cet égard et si on vous téléphone, vous pouvez toujours prendre un voyageur, et la meilleure solution est de demander une ligne directe.

Depuis lors, j'ai demandé aux différents ministres des Transports que les compagnies de taxis de la ville de Montréal aient droit à une ligne téléphonique directe.

En d'autres termes, si un passager n'apprécie pas le service de limousine et veut un taxi Lachine, Dorval, ou Diamond ou LaSalle, et s'il est dans le foyer de l'aérogare, il n'a qu'à se servir du téléphone et faire venir un taxi directement. Il n'a pas à consulter les pages jaunes parce que la plupart du temps dans les aérogares, les pages jaunes où on donne la

[Text]

airport has been ripped out. This would give the passenger an immediate choice. I would like to have your comments on this. What would you think?

Mr. Asselin: My comment on that, Mr. Chairman, would be as follows. If your argumentation is to be sound then we should take all the autobuses, limousines and taxis and park them at a certain distance from the airport and let the disembarking passenger call up which one he wants. I do not think this is a reasonable suggestion at all. We are trying to give service to the travelling public, but you want the public to be able to disembark and have a choice of the different transportation media or means immediately available. If you have to go through the rigmarole of calling up one, calling up another, calling a limousine, calling a taxi or calling a bus, this will complicate the matter immeasurably, it will create traffic jams and I do not think it will give the service that is required.

Mr. Rock: Mr. Asselin, actually there are many passengers who do call their own taxis in the area.

Mr. Asselin: Because they are not available at the present time at the airport and they have to call them.

Mr. Rock: You may say that, but quite often they may not want the service that is available and, therefore, they do call...

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Rock: ...and in a matter of five minutes, quite often, their taxi is there from the local taxi associations within the area. My proposal was to facilitate the passengers—disregarding completely the taxi firms—in giving them an immediate right to choose. In other words, either you take the service that is available or you pick up a direct line phone without ever having to waste time looking in a telephone book and phone the taxi firm of your choice. You do not have the right as the Diamond taxi according to the legal jurisdiction of the municipal law to pick up fares in Dorval and, therefore, I thought that this would have been the only solution unless, of course, the laws change on the Island of Montreal.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, I beg to differ on the legal interpretation of the present laws out there. I believe that any taxi, with the permission of the Department of Transport, does have the right to pick up passengers at the airport. If Mr. Rock's suggestion, Mr. Chairman, were in addition to the services we

[Interpretation]

liste des compagnies de taxi ont disparu. Alors le voyageur a le choix; je voudrais connaître vos commentaires là-dessus. Qu'en pensez-vous?

M. Asselin: Voici ce que j'aurais à dire là-dessus: si votre argument est logique, alors on devrait prendre toutes les limousines, les autobus et les taxis et les mettre à une certaine distance de l'aéroport et inviter les voyageurs à appeler qui bon leur semble. Je ne crois pas que ce soit là une suggestion pratique. Nous essayons d'assurer un service au public-voyageur, mais ce que vous voulez c'est que le public soit en mesure de descendre et de choisir le moyen de transport qu'il pourra immédiatement utiliser. Si, cependant, vous devez passer par l'un ou l'autre des services, appeler une limousine ou appeler un taxi, cela va compliquer la question et je ne crois pas que cela va donner le service requis. Cela créera des embouteillages.

M. Rock: Monsieur Asselin, il y a un bon nombre de voyageurs qui téléphonent et demandent leur propre taxi.

M. Asselin: Parce qu'il n'y en a pas à l'aérogare.

M. Rock: Ce n'est pas la question; bien souvent ils ne veulent pas le service qui existe et c'est pourquoi ils téléphonent à leur propre compagnie.

M. Asselin: C'est juste.

M. Rock: Très souvent, dans les cinq minutes qui suivent, le taxi local arrive. Ce que je proposais, c'était de faciliter le tout aux voyageurs, abstraction faite des compagnies de taxi; le but, c'est de leur donner un droit immédiat de choisir. En d'autres termes, soit qu'on prenne le service disponible ou qu'on se serve de la ligne directe, où vous n'avez pas à parcourir les pages jaunes et où vous pouvez téléphoner à la compagnie de taxi de votre choix. L'aspect juridique de la loi municipale ne donne pas le droit au taxi Diamond de cueillir des voyageurs à Dorval; par conséquent, je croyais que cela eût été la seule solution immédiate à moins que la loi ne soit changée dans l'île de Montréal.

M. Asselin: Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait de votre avis quant à l'interprétation des lois actuelles. Je pense que tout taxi avec l'autorisation du ministère des Transports peut cueillir des voyageurs à l'aérogare. Je pense que si la suggestion de M. Rock vient s'ajouter aux services que nous

[Texte]

are suggesting, I would have no objection to it. If there were available at the airport metered taxis, limousines and buses, and in addition there were direct lines to the other taxis in a variety of circumstances and municipalities, this would certainly be an additional service and I would see no harm in it. In fact, I think it would be an additional service which might be recommendable.

The Chairman: Gentlemen, it is 3,45 p.m., so we will adjourn until 4 o'clock. The next speaker will be Mr. Benjamin followed by Mr. Portelance, Mr. La Salle and Mr. Turner for the first round.

AFTER RECESS

• 1605

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Mr. Allmand, on a point of order.

Mr. Allmand: For the benefit of the Committee, Mr. Chairman, could you give us a list of the witnesses who will be appearing for the rest of today, tomorrow and the next day, so that we will have a general idea.

The Chairman: Mr. Allmand, with the approval of the members I intend to have a meeting with just the Committee members at six o'clock today. It will take only a few minutes at six o'clock and we will decide the rest of our hearings for the trip.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this late in the day most of my questions have either been asked or partly asked, so if there is some repetition, it is just because I want to try to get it a little clearer in my own mind if nothing else and perhaps draw further information from the witnesses.

On the matter of ownership, may I put the question that was asked a couple of times earlier today in a different way. How many owners are there in the Diamond Taxi Association?

Mr. Asselin: There are approximately 900, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Of the 2,100 cabs.

Mr. Asselin: No, no.

[Interprétation]

proposons nous ne nous y opposerions pas. S'il y avait en disponibilité à l'aérogare des taxis à taximètre, des limousines, des autobus, et s'il y avait en plus des lignes directes avec toutes les autres compagnies de taxis, ce serait un service additionnel, et même, je crois, que ce serait une excellente suggestion dont on pourrait faire la recommandation.

Le président: Messieurs, il est 3 heures 45, nous leverons donc la séance jusqu'à 4 heures. Les orateurs suivants seront M. Benjamin, M. Portelance, M. La Salle et M. Turner.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Monsieur Allmand, allez-y sur une question de rappel au Règlement.

M. Allmand: Pour la gouverne du comité, pourriez-vous nous donner une liste des témoins qui se présenteront aujourd'hui, demain et après demain, pour que nous ayons une idée d'ensemble.

Le président: Monsieur Allmand, avec l'approbation des députés, j'ai l'intention de tenir une réunion du comité à six heures aujourd'hui. Il ne nous faudra que quelques minutes à six heures et nous déciderons ensuite ce qu'il en sera pour le reste des audiences et pour le voyage. Convenu?

M. Allmand: Merci beaucoup.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, plus tard, dans la journée, on a soit posé mes questions en tout ou en partie déjà et s'il y a un peu de répétition, c'est tout simplement parce que je veux essayer d'avoir une idée plus claire et précise, et peut-être pourrions-nous ainsi avoir d'autres renseignements des témoins.

Pour ce qui est de la propriété, on a déjà posé la question, mais permettez-moi de la poser de façon un peu différente. Combien de propriétaires y a-t-il au sein de l'association Diamond?

M. Asselin: Environ 900, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avec 2,100 taxis.

M. Asselin: Non, non.

[Text]

Mr. Benjamin: I beg your pardon, 1,750.

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Benjamin: This would be all the way from a single car owner to a fleet owner.

Mr. Asselin: Let us say, 25.

Mr. Benjamin: Do you know how many cars the largest owner would have in the Association?

Mr. Asselin: Sixty-one.

Mr. Benjamin: Are there any automobile companies or automobile dealers that are members of your Association and have a number of cabs?

Mr. Asselin: There are, yes. The gentleman sitting on my left is involved in Modern Motor Sales. He owns 10 taxis.

Mr. Benjamin: I see, that is a dealership.

Mr. Asselin: No, he does not have the dealership, it is he individually. They are separate businesses. As a matter of fact, many owners of taxis also own other businesses.

Mr. Benjamin: Are there no automobile companies as such?

Mr. Asselin: There are no automobile companies as such.

Mr. Benjamin: In the case of Veterans, there are approximately 350. How many are owners of the 350?

Mr. Asselin: There are 225 owners.

Mr. Benjamin: You have a higher proportion there of individual car owners.

Mr. Asselin: That is correct.

Mr. Benjamin: This is just curiosity, but are they all veterans, or is it just a name held over from the war?

Mr. Asselin: It is just a name held over from the war, but it did start as a veterans organization after the war and, of course, it became something other than purely a veterans organization as time went on...

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Asselin: ...and it became incorporated.

Mr. Benjamin: Right. Do you have any large fluctuation of members in either

[Interpretation]

M. Benjamin: Je vous demande pardon, 1,750.

M. Asselin: Oui, c'est juste, 1,750.

M. Benjamin: Il s'agit de propriétaires d'une seule voiture, ou même d'une flottille de voitures.

M. Asselin: Jusqu'à 25, disons.

M. Benjamin: Sauriez-vous me dire combien de voitures le plus gros propriétaire a au sein de l'association?

M. Asselin: Soixante et une voitures.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a des vendeurs de voitures qui sont membres de votre association et qui ont un certain nombre de taxis?

M. Asselin: Oui, il y en a. Le témoin à ma gauche participe à *Modern Motor Sales* et il est propriétaire de 10 taxis.

M. Benjamin: C'est un concessionnaire?

M. Asselin: Non, lui personnellement. C'est une entreprise distincte, ça n'a rien à voir avec *Modern Motor Sales*. En fait, bon nombre de propriétaires de taxis sont aussi propriétaires d'autres entreprises.

M. Benjamin: N'y a-t-il pas de sociétés d'automobiles comme telles?

M. Asselin: Non.

M. Benjamin: Dans le cas des Vétérans, 350 environ? Combien sont-ils propriétaires?

M. Asselin: Il y a 225 propriétaires.

M. Benjamin: Donc, il y a une proportion plus élevée de propriétaires individuels.

M. Asselin: C'est juste.

M. Benjamin: Je suis un peu curieux mais je voudrais savoir si ce sont tous des anciens combattants, ou si c'est un nom qui nous vient de la guerre?

M. Asselin: C'est simplement un nom qui nous vient de la guerre. Au début, c'était une organisation d'anciens combattants après la guerre et bien entendu, c'est devenu quelque chose d'autre, avec le temps...

M. Benjamin: C'est exact.

M. Asselin: ...et cette organisation a été constituée en société.

M. Benjamin: C'est juste. Est-ce qu'il y a un grand va-et-vient dans votre association?

[Texte]

association with new ones coming in and present ones dropping out? Is there much change-over?

Mr. Asselin: It is pretty static.

Mr. Benjamin: It is static.

Mr. Asselin: At the time the petition was presented to the Department of Transport and to the Minister of Transport in April, 1961—we have referred to this petition before—Diamond Taxi had 1,750 cars and that is what we have today.

Mr. Benjamin: Has the number of owners stayed about the same, too?

Mr. Asselin: Approximately the same. There have been the normal changes brought about by death and that kind of thing.

Mr. Benjamin: If I were to buy a cab tomorrow and get a licence, could I join?

Mr. Asselin: Yes, we would be glad to have you.

Mr. Benjamin: What would it cost me?

Mr. Asselin: To buy the cab?

Mr. Benjamin: No, no, to join.

Mr. Asselin: It would cost you \$100 for one share.

Mr. Benjamin: Are there any other fees, such as a percentage of my gross or anything like that, to belong?

The Chairman: Please stay with the main question, Mr. Benjamin.

Mr. Asselin: The dues are \$29 a month.

Mr. Benjamin: It is good advertising, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Asselin, I think our order of reference does not go that far.

Mr. Benjamin: All right. Of the larger fleet owners in your Association, let us take, for example, someone who has 40 to 60 cabs, would all their drivers be employees.

Mr. Asselin: I would like to ask Mr. Kantor that question.

Mr. Kantor: No, the majority have daily rental.

Mr. Benjamin: They rent the cab from the owner.

[Interprétation]

Y-a-t-il de nouveaux membres et d'autres qui se retirent? Est-ce qu'il y a beaucoup de changements?

Mr. Asselin: C'est plutôt statique.

Mr. Benjamin: Vraiment?

Mr. Asselin: Au moment où la requête fut présentée au ministère des Transports et au ministre au mois d'avril 1961, nous avons déjà parlé de cette requête; Diamond Taxi Cab Association Ltd. avait 1,750 voitures et c'est ce que nous avons aujourd'hui.

Mr. Benjamin: Le nombre de propriétaires est à peu près le même?

Mr. Asselin: A peu près le même. Il y a les modifications normales qui découlent du décès et ainsi de suite.

Mr. Benjamin: Si j'achetais une voiture demain et obtenais un permis, est-ce que je pourrais me joindre à vous?

Mr. Asselin: Oui, nous en serions fort heureux.

Mr. Benjamin: Combien m'en coûterait-il?

Mr. Asselin: Pour acheter un taxi?

Mr. Benjamin: Non, pour adhérer à votre Société.

Mr. Asselin: Il vous en coûterait 100 dollars pour une action.

Mr. Benjamin: Est-ce qu'il y a d'autres frais, un pourcentage de mon revenu brut ou quoi?

Le président: Monsieur Benjamin, restez-en à la question principale, s'il-vous-plait.

Mr. Asselin: Les frais sont de 29 dollars par mois.

Mr. Benjamin: C'est une bonne réclame, monsieur le président.

Le président: Notre mandat ne va pas jusque là.

Mr. Benjamin: Pour les propriétaires plus importants qui font partie de votre association, prenons l'exemple de quelqu'un qui a de 40 à 60 voitures de taxis. Alors, tous leurs chauffeurs sont-ils des employés?

Mr. Asselin: J'aimerais poser la question à M. Kantor.

Mr. Kantor: La majorité se loue au jour le jour.

Mr. Benjamin: Il loue la voiture du propriétaire.

[Text]

Mr. Kantor: Right.

Mr. Benjamin: None of them, or very few, if any, would be on salaries?

Mr. Kantor: Just a few of them.

Mr. Benjamin: I see. Do any of the larger fleet owners in your Association—these renters of cabs or employees, whichever they may be, are any of them unionized.

Mr. Kantor: No.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one question for clarification. In your appendix to the brief, the reference to the mileage refers only Montreal to Dorval as 13 miles. It does not mean 13 miles to all the other locations either.

Mr. Asselin: No, that is correct. The Town of Mount Royal is considerably closer to the airport and the Town of Mount Royal station is considerably closer than 13 miles, and Adam and Pie IX is considerably further away. Côte St. Luke and Westminster is closer as well.

Mr. Benjamin: I see. Is the meter rate of 40 cents plus 5 cents for every one-seventh mile rate uniform in all municipalities or is that the Montreal rate?

Mr. Asselin: This is the Montreal regulation.

Mr. Benjamin: I see. In light of the 30 per cent difference you show between the metered rates and the flat rates, do the taxi associations in Montreal presently have or plan to submit application to the municipal authority for rate increases?

Mr. Asselin: I am informed by my clients that the Diamond and Veterans taxi associations have turned down a proposed rate increase.

Mr. Benjamin: I see. It was not an application then by your Association, but some other associations.

Mr. Asselin: That is correct. We have opposed it. We do not foresee an application to increase rates in light of the proposals we are making here today.

Mr. Benjamin: If DOT were to award metered taxi service to one or more associations, let us take for example your two Associations, would you do this as an entire association for all the owners of the association, or would there be a per cab rate? How de you envisage the amount of money you

[Interpretation]

M. Kantor: C'est exact.

M. Benjamin: Très peu de chauffeurs seraient donc payés à salaires?

M. Kantor: Très peu d'employés.

M. Benjamin: Je vois. Les propriétaires plus importants de votre association qui louent ces voitures, ou même les employés font-ils partie d'un syndicat?

M. Kantor: Non.

M. Benjamin: Une précision, s'il vous plaît. En annexe au mémoire, on parle du nombre de milles. On parle des 13 milles qui séparent Montréal de Dorval. Cela ne veut pas dire 13 milles à tous les autres endroits.

M. Asselin: Non, c'est juste. Ville Mont-Royal est beaucoup plus près de l'aérogare, et il n'y a pas 13 milles de distance et la gare de Ville Mont-Royal est beaucoup plus près alors qu'Adam et Pie IX sont plus éloignés. Côte St-Luc et Westminster sont plus près aussi.

M. Benjamin: Le taux au taximètre de 40 cents plus 5 cents le septième de mille, est-ce que cela est uniforme dans toutes les municipalités ou est-ce le taux de Montréal?

M. Asselin: C'est le taux de Montréal seulement.

M. Benjamin: Je vois. Vu cet écart de 30 p. 100 entre le taux au taximètre et le taux fixe, est-ce que les associations de taxis à Montréal, en ce moment, ont l'intention de demander aux autorités municipales une augmentation des taux?

M. Asselin: On nous dit, mes clients me disent que Diamond et Veterans ont rejeté une proposition d'augmentation des taux.

M. Benjamin: Je vois. Ce n'est pas votre association qui a présenté ces demandes, mais d'autres?

M. Asselin: C'est juste. Mais, nous y sommes opposés. On ne prévoit pas une augmentation des taux à la suite des propositions que nous formulons aujourd'hui.

M. Benjamin: Si le ministère des Transports accordait à une association ou plus d'une association ce service à taximètre, est-ce que vous le feriez dans votre association pour tous les propriétaires ou est-ce qu'il y aurait un taux par taxi que vous devriez payer au ministère? Comment prévoyez-vous cela en

[Texte]

would have to pay to DOT, as a percentage of gross, or a percentage of gross plus an amount per cab or an amount per fare?

Mr. Asselin: We would meet any of the DOT requirements in that respect. Our rates are set by the Montreal municipal government; we cannot just change them as we like. The Association would make the payments. If there were a per cab payment this would have to be controlled either by the supervisory personnel of DOT, or our own, depending on the circumstances and the set-up at the airport.

Mr. Benjamin: Is there anything to prevent one or more members of your Association, for example, who operated in a municipality away to the East, many more miles away from Dorval from saying, "No, we do not want to be involved in this?"

Mr. Asselin: I do not foresee this occurring. The members of our Association are owners of taxis, and what we are proposing is going to increase their business and consequently, the profit they may derive from this business. This would not appear to be a problem, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Asselin: Perhaps I have misinformed you in the past. The Province of Quebec also has to approve taxicab rates.

Mr. Benjamin: I see. When you go into more than one municipality.

Mr. Asselin: No. All powers that any municipality in the Province of Quebec has derives from provincial legislation and in some particular areas a blanket authorization is not given by the Quebec government and the municipalities have to make application for changes. Numbers of cabs, for instance, has to be approved in Quebec and so do the rates—numbers of licences I should say.

Mr. Benjamin: On another matter concerning the present holder of franchise, Murray Hill, they have, I believe, the right in their contract to subcontract parts of their franchise to other taxi firms.

Mr. Asselin: I have not seen their contract.

Mr. Benjamin: Well, I understand this is the case. They may, and in fact do, subcontract for certain periods of the day to other taxi firms. Are you aware of this or have you ever been approached or ever asked them for...

[Interprétation]

tant qu'un pourcentage du revenu brut ou du revenu brut plus une somme par taxi ou par voyage?

M. Asselin: On répondrait aux exigences du ministère des Transports. A cet égard, nos taux sont fixés par le gouvernement municipal de Montréal. On ne peut simplement pas les changer à notre gré. L'association fera les paiements. S'il y avait un paiement par taxi, cela devrait être régi soit par le personnel de surveillance du ministère des Transports ou notre propre personnel suivant les circonstances et les cadres prévus à l'aérogare.

M. Benjamin: Y aurait-il un empêchement qui pourrait amener un ou plusieurs membres de votre association exploitant un taxi dans une municipalité dans l'Est de l'Île de Montréal et même beaucoup plus éloignée de Dorval à dire «Non, on ne veut pas y participer»?

M. Asselin: Je ne prévois pas de telles circonstances. Les membres de notre association sont propriétaires des taxis et ce que nous proposons va augmenter leur chiffre d'affaires. Donc, en conséquence, les bénéfices qui en découleront ne posent pas de problèmes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je comprends.

M. Asselin: Il se peut que je vous aie mal renseigné par le passé. La province de Québec doit aussi approuver ces taux pour taxis.

M. Benjamin: Lorsque vous irez dans plus d'une municipalité.

M. Asselin: Non. Tous les pouvoirs d'une municipalité dans la province de Québec viennent d'une législation provinciale et, dans certaines régions, l'autorisation générale n'est pas accordé par le gouvernement du Québec et les municipalités doivent présenter une demande pour apporter des changements. Le nombre de taxis, doit être approuvé par la province de Québec de même que le taux et le nombre de permis.

M. Benjamin: Je vois. Maintenant, les détenteurs actuels de la Murray Hill ont, je pense, en vertu de leur contrat, le droit de sous-traiter avec d'autres compagnies de taxis.

M. Asselin: Je n'ai pas vu leur contrat.

M. Benjamin: Si je comprends bien, il en est ainsi. Ils ont des sous-traitants pour certaines périodes de la journée. Est-ce que vous êtes au courant de cela ou est-ce qu'on vous l'a demandé ou leur avez-vous demandé vous-même?

[Text]

Mr. Asselin: We have never been approached. We have seen references to it in the newspapers particularly recently.

Mr. Benjamin: Do you know if this subcontracting is it—even though they may be metered cabs, they have to operate on flat rate or may they use their meters.

Mr. Asselin: I presume if that company hired a car, the car would be working for that company and at the rates and under the terms dictated by the company. We have no way of knowing what terms would be arrived at between Murray Hill and a metered cab which it might hire.

In the City of Montreal however, a metered cab holding a City of Montreal licence is required to carry passengers according to its meter unless there is a prior agreement with the passenger.

Mr. Benjamin: Are you aware of any members of either Diamond or Veterans Associations who have now or in the immediate past taken on any subcontract with Murray Hill.

Mr. Asselin: Not that we know of. There have been public suggestions that perhaps the company under discussion has made arrangement or acquired or—there have been references in the newspapers but this is as far as our knowledge goes.

Mr. Benjamin: I see. On a matter of...

Mr. Asselin: But not as far as we know internally anything to do with any Diamond or Veterans taxi owner.

Mr. Benjamin: On the matter of the number of passengers carried, is there any municipal or provincial prohibition on taxis carrying five passengers plus the driver in any municipality?

Mr. Asselin: The City of Montreal regulations, of which I have a copy here, provide that the taxi... This is the third paragraph of Article 5 of by-law No. 2745, which reads as follows:

No license to operate a taxi-cab shall be issued if it does not afford accommodation for five (5) passengers, including the driver, or if such taxi-cab does not meet the required safety standards, or if the Director considers it to be unsuitable for the conveyance of passengers.

So it must have a minimum capacity of five passengers, and I believe somewhere else a maximum of seven is given.

[Interpretation]

M. Asselin: On ne nous a jamais fait la proposition. Nous avons eu la motion dans les journaux récemment.

M. Benjamin: Savez-vous si ces sous-traitants, même s'il s'agit de taxis, doivent utiliser des taux fixes ou s'ils peuvent utiliser leurs taximètres?

M. Asselin: J'imagine que si cette compagnie embauche le service d'une voiture avec son chauffeur, c'est qu'elle établit le taux en vertu des conditions dictées par la compagnie, j'imagine. Enfin, on ne sait pas du tout quelles sont les conditions convenues entre Murray Hill et une compagnie qu'elle embaucherait.

Dans la ville de Montréal, un taxi, détenteur d'un permis, doit transporter un voyageur selon le taux du taximètre à moins que le passager, ait convenu avant du contraire.

M. Benjamin: Est-ce que vous êtes au courant du fait qu'il y ait des membres de votre association de Diamond ou de Veterans qui, maintenant ou dans le passé, ont accepté de tels sous-contrats avec Murray Hill.

M. Asselin: Pas que nous sachions. Il y a eu au sein du public des suggestions disant que peut-être la compagnie en cause avait pris les dispositions dans ce sens; enfin, il en a été question dans les journaux mais c'est tout ce que nous savons.

M. Benjamin: Je vois. Au sujet du nombre...

M. Asselin: Non, autant que nous sachions pour ce qui est de Diamond ou de Veterans.

M. Benjamin: Pour ce qui est du nombre de voyageurs ainsi transportés, est-ce qu'il y a un empêchement municipal ou provincial pour le transport de cinq passagers en plus du chauffeur?

M. Asselin: Le règlement de Montréal dont j'ai un exemplaire ici, prévoit que les taxis doivent... Le troisième paragraphe de l'article 5 du règlement n° 2745 est libellé de la façon suivante:

Aucun permis d'exploitation d'un auto-taxi ne doit être émis s'il ne loge pas cinq (5) personnes, y compris le conducteur, ou si tel véhicule n'offre pas les garanties de sécurité requises, ou si le directeur le juge impropre au transport de voyageurs.

Donc, il faut avoir un minimum de cinq places. Je pense à un minimum de sept.

[Texte]

Mr. Benjamin: What is the definition of a limousine in terms of passenger capacity?

Mr. Asselin: We have described it as a car for hire without a meter, and with a liveried chauffeur. I do not know just how far that description would carry, sir. A taxi-cab, if it interests you, is described in the City of Montreal by-law as a motor vehicle provided with a taximeter and used for the conveyance for a fare of seven persons or less, driver included.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think your time has expired. Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Asselin, vous avez dit plus tôt, cet après-midi, que les compagnies, que vous représentez, font environ 1,000 voyages par jour à l'aéroport, avec des clients à bord; est-ce exact?

M. Asselin: Approximativement, oui.

M. Portelance: Et, vous avez dit que cela pourrait facilement se multiplier par trois, y compris toutes les autres compagnies de taxis.

M. Asselin: Ce chiffre laisse entrevoir qu'un même nombre de passagers vont voyager à l'aéroport de toutes les municipalités.

M. Portelance: Je parle du Montréal métropolitain.

M. Asselin: Oui, mais je crois que c'est peut-être un chiffre exagéré et j'aimerais vous dire que je ne suis pas en mesure de le corroborer. Nous avons des statistiques chez nous et nous croyons pouvoir transporter au moins 1,000 passagers par jour à l'aéroport. Maintenant, est-ce qu'un nombre égal de passagers sera amené, soit de Dorion ou de Ste-Anne de Bellevue?

Je ne le sais pas. Il est possible que nous ayons exagéré le chiffre en disant que nous devons le multiplier par trois.

M. Portelance: Pour votre compagnie tout de même...

M. Asselin: Il est possible que nous ayons exagéré le chiffre en disant que nous devrions le multiplier par trois.

M. Portelance: Oui, parce que vous auriez alors des revenus pour l'aller seulement, de 4 millions par année, ce qui vaudrait peut-être la peine de se battre comme on le fait présentement. Combien pensez-vous que la compagnie qui...

[Interprétation]

M. Benjamin: Quelle est votre définition d'une limousine pour ce qui est du nombre de passagers qu'elle peut contenir?

M. Asselin: Il s'agit d'une voiture qu'on peut louer sans taximètre avec un chauffeur en livrée. Je ne sais pas jusqu'où cette description peut aller mais enfin, un taxi, si cela vous intéresse, est décrit dans les règlements de la ville de Montréal comme un véhicule-moteur à taximètre utilisé pour le transport de sept personnes ou moins, y compris le chauffeur.

Le président: Monsieur Benjamin, je pense que votre temps de parole est à peu près écoulé. Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Asselin, earlier this afternoon you mentioned that the companies you represent make approximately 1,000 trips per day to the airport with passengers. Is that true?

Mr. Asselin: Yes, approximately.

Mr. Portelance: And you said that it could easily be tripled if we include all other taxi companies.

Mr. Asselin: This figure presupposes that there would be the same number of passengers travelling to the airport from all the municipalities.

Mr. Portelance: I am talking about Metropolitan Montreal.

Mr. Asselin: Yes, but I think that this is an exaggerated figure, and I would like to tell you that I am not in a position to be able to support this with evidence. We have statistics in our office and we believe that we can carry at least 1,000 passengers per day to the airport. Now, will the same number of passengers be brought in from Dorion or Ste. Anne de Bellevue?

I do not know. It is possible that we exaggerated the figure when it was stated that we should multiply it by three.

Mr. Portelance: For your company at least...

Mr. Asselin: It is possible that we exaggerated the figure when it was stated that we should multiply it by three.

Mr. Portelance: Yes, because then you would have an income of \$4 million per year which would be worthwhile fighting for as we are fighting at the present time. How much do you think the company which...

[Text]

M. Asselin: On prend 25 millions de passagers...

M. Portelance: Oui, nous parlons du trajet entre Dorval et Montréal présentement. A combien estimez-vous le chiffre d'affaires de la compagnie, qui détient les contrats à Dorval, pour l'an dernier?

M. Asselin: Je n'ai aucun moyen de connaître ce chiffre.

M. Portelance: Je peux vous le dire. J'ai des chiffres ici qui indiquent 2,291 mille. D'après des mémoires que nous avons eus précédemment, émanant d'autres associations que la vôtre il y aurait environ 25,000 conducteurs de taxi dans le Montréal métropolitain; je ne parle pas des propriétaires, mais de ceux qui exercent ce métier.

M. Asselin: Je ne crois pas.

M. Portelance: Seriez-vous d'accord avec ces chiffres?

M. Asselin: Non.

M. Portelance: Cela nous a été affirmé par la Compagnie Lasalle Taxi, mais tout de même, on disait qu'il y a environ 25,000 chauffeurs de taxi dans le Montréal métropolitain.

M. Asselin: Nous croyons que c'est exagéré.

M. Portelance: C'est exagéré.

M. Asselin: Un maximum de 18,000, peut-être 15,000. Maintenant, il faut se rappeler, lorsqu'on parle de chauffeurs de taxi, qu'il y en a qui ne travaillent qu'une journée par semaine, à titre surnuméraire.

M. Portelance: Oui. Mais tout de même, ils sont...

M. Asselin: D'autres travaillent trois ou quatre heures par jour, d'autres, en fin de semaine seulement. Alors, ce chiffre est assez décevant.

M. Portelance: Oui. Mais je reviens tout de même au nombre de voyages que votre compagnie envisage faire; le seul chiffre d'affaires que tous les taxis du Montréal métropolitain n'ont pas pu atteindre au cours des dernières années, c'est celui de \$2 millions. Enfin, c'est ce que la compagnie fait présentement. Vous autres, vous avez peut-être fait autant en n'allant que dans une direction, mais eux vont dans les deux directions et ils n'arrivent pas près des montants qu'on entrevoit. C'est surprenant qu'on n'ait pas de chiffres exacts de ce qui s'est fait ou de ce qui se fait chez vous,

[Interpretation]

Mr. Asselin: We carry 25 million passengers...

Mr. Portelance: Yes, we are talking about the trip between Dorval and Montreal at the present time. What do you think the turnover was last year, of the company holding the contracts at Dorval?

Mr. Asselin: I have no way of knowing this figure.

Mr. Portelance: I can tell you. I have figures here which indicate \$2,291,000. According to briefs we had previously from other associations than your own, there would be approximately 25,000 taxi drivers in Metropolitan Montreal. I am not speaking of taxi owners but of those working in them.

Mr. Asselin: I do not think so.

Mr. Portelance: Are you in agreement with these figures?

Mr. Asselin: No.

Mr. Portelance: This was stated to us by the Lasalle Taxi Company, but anyhow, it was stated that there were approximately 25,000 taxi drivers in Metropolitan Montreal.

Mr. Asselin: We believe this to be exaggerated.

Mr. Portelance: This is exaggerated.

Mr. Asselin: A maximum of 18,000, perhaps 15,000. Now, we must also remember when we speak of taxi drivers that there are some who drive only one day per week as spares.

Mr. Portelance: Yes, but nevertheless, they are...

Mr. Asselin: Others work three or four hours per day, others simply on weekends. Consequently it is a rather deceiving figure.

Mr. Portelance: Yes. But nevertheless I come back to the number of trips which your company expects to make. The only turnover that all the taxis in Metropolitan Montreal could not attain in the past few years is that of \$2 million. As a matter of fact this is the turnover for the company at the present time. Perhaps you made as much going only one way, but they go both ways, and they do not come anywhere near the figures that are expected. It is surprising that we do not have any exact figures of what occurred or of what is occurring in your own firm. You must have

[Texte]

vous devez avoir des statistiques quelque part. Si le nombre de chauffeurs de taxi est tel qu'on le prétend, le revenu de chacun serait d'environ \$40 par année.

M. Asselin: Les statistiques que vous nous citez couvrent-elles simplement l'usage de leur limousine ou de l'autobus aussi?

M. Portelance: Cela comprend les deux. La compagnie en question a payé \$55,000, ce qui est 2.4 p. 100 seulement; il y a peut-être des questions à se poser à ce sujet. Je vois qu'ailleurs, dans d'autres municipalités ou grands centres, on demande jusqu'à 10 p. 100 de revenus. Mais jusqu'à présent, on reconnaît très bien, et je crois que vous êtes d'accord, que le gouvernement fédéral doit tout de même garantir le transport à des passagers qui arrivent là-bas.

Quant à la juridiction, je crois qu'on peut s'entendre que, bien que l'aéroport soit dans Dorval, tout comme la gare du CNR est dans la ville de Montréal, la juridiction est fédérale. Vous acceptez qu'une seule compagnie soumissionne pour faire le transport des passagers de la gare Centrale, c'est la Compagnie LaSalle qui a obtenu le contrat par soumission et probablement que la même chose pourrait être acceptée dans d'autres centres où le gouvernement fédéral a juridiction. Par contre, le même cas s'applique, si les taxis de Ville d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles ou d'ailleurs viennent mener quelqu'un à la gare Centrale, ils s'en retournent à tête.

M. Asselin: Si un taxi de Ville d'Anjou vient mener un passager n'importe où à Montréal, il s'en retourne à tête.

M. Portelance: Oui, encore plus, mais tout de même, il s'agit du domaine fédéral. Je ne compare pas une ville par rapport à une autre, mais disons, que l'emplacement de la gare Centrale devrait être sous la même juridiction que l'emplacement de l'aérogare de Dorval, je pense bien que nous nous entendons à ce sujet. Donc, je crois bien que le problème, présentement, n'est pas avec votre compagnie ou d'autres, mais plutôt avec le chauffeur de taxi qui se croit persécuté par tout le monde parce qu'il n'a pas le droit de ramener quelqu'un de Dorval. Mais la chose à établir, c'est le chiffre d'affaires exact qui se fait annuellement et il serait faux de dire que s'il avait le droit de ramener quelqu'un, je crois que c'est un droit qui devrait être reconnu, cela va lui permettre de faire des millions de plus par année, pas d'après les chiffres que nous avons présentement et le service fourni entre Montréal et Dorval.

[Interprétation]

statistics somewhere. If the number of taxi-drivers is what you claim it to be, each one would earn about \$40 per year.

Mr. Asselin: Do the figures you are now giving us, cover the operations of their limousine only or the bus too?

Mr. Portelance: It includes both. The company in question paid \$55,000, which is 2.4 per cent only. Maybe there are some questions to be asked here. I see that elsewhere in other municipalities or large centres, up to 10 per cent of income is charged. But until now we recognize, and I think you agree, that the federal government has to ensure guaranteed transportation to passengers arriving there.

From the point of view of jurisdiction, I think we can agree that, although the airport is located in Dorval, as the CNR station is in the City of Montreal, jurisdiction is federal. You accept that only one firm will submit a tender for transportation of passengers from the central station, which is LaSalle Taxi which obtained the contract by tender. The same thing could probably be accepted in other centres where the federal government has jurisdiction. On the other hand, the same applies if taxis from Ville d'Anjou or Pointe-aux-Trembles or elsewhere bring passengers to the central station. They also return deadhead.

Mr. Asselin: If a taxi from Ville d'Anjou takes a passenger anywhere into the City of Montreal they return deadhead.

Mr. Portelance: Yes, even more so, but even so, this is the federal field. I am not comparing one city with another, but let us say that the location of the central station should be under the same jurisdiction as the Dorval airport. I think we agree on that. Consequently, I think that the problem at the present time is not with your firm or with others, but rather with the taxi drivers who think they are persecuted by everyone because they are not entitled to take back passengers from Dorval. But what we should establish is what the yearly turnover is. It would be false to say that if he were entitled to bring back a passenger—I think it is a right that should be recognized—that this would allow him to make millions more per year. That is not so according to the figures we have at the present time, and according to the services provided between Montreal and Dorval.

[Text]

Dans votre mémoire, vous reconnaissez aussi qu'un service d'autobus devrait être établi, je crois que c'est une chose qui est acceptable, que le service de limousine serait aussi nécessaire et de plus, un service de taxi. Alors, d'après les chiffres que nous avons, la compagnie qui dessert présentement Dorval a 170 automobiles qui répondent aux besoins de Dorval présentement. Si on permet à tous les taxis d'y aller, je crois bien que les 170 limousines sont de trop ou du moins, une grande partie.

Mr. Asselin: A ce sujet, nous croyons que les 170 ne suffisent pas à répondre aux besoins des passagers-voyageurs, présentement et que le coût au public est trop élevé.

Mr. Portelance: Oui, mais vous dites qu'il y aurait une réduction, d'au moins 30 p. 100 ce qui est difficile pour nous à prouver, mais peut-être le pourrez-vous plus tard en nous envoyant la documentation nécessaire. Je comprends que certains districts de Montréal sont défavorisés, étant plus à l'est que d'autres, et cela coûte beaucoup plus cher par limousine que par taxi muni d'un taximètre. Mais il serait tout de même important d'établir exactement le montant total que tous ces chauffeurs de taxi, pourraient réaliser pour eux-mêmes, parce qu'ils travaillent, même chez vous, à 40 p. 100.

Mr. Asselin: Il est très difficile pour l'Association de déterminer exactement le gross, si je peux employer le terme, que chaque chauffeur fait de l'aéroport parce que, en général, le chauffeur loue l'automobile du propriétaire et lui paie un montant par jour. Il ne fait pas rapport des montants globaux qu'il peut percevoir et le montant qu'il peut récupérer de ses voyages à Dorval. Alors, lorsque nous parlons de 1,000 passagers par jour à l'aéroport, c'est un chiffre que nous croyons juste, nous basant sur les rapports des chauffeurs et des propriétaires. Maintenant, quel est le montant d'argent exact que cela rapporte, c'est très difficile d'étudier le revenu brut d'un chauffeur.

Mr. Portelance: Mais, tout de même, monsieur Asselin, les chiffres que vous donnez prouveraient que, présentement les services de taxi qui existent font plus d'affaires, que la compagnie qui, elle, est supposée réaliser 90 p. 100 des affaires entre Dorval et Montréal.

Mr. Asselin: On m'informe que par 1,000 passagers, on veut dire 500 voyages de taxi, ayant, en moyennes deux passagers chacun.

[Interpretation]

In your brief you also recognize that a bus service should be established—I think this is acceptable—and that a limousine service would also be necessary and, in addition, that a taxi service should be provided. So, according to the figures we have, the company now serving Montreal has 170 vehicles which are sufficient to serve Dorval at the present time. If all taxis have permission to go there, then I think that the 170 limousines will be surplus, or at least a great many of them will be surplus.

Mr. Asselin: On this point we believe that the 170 are not sufficient in order to meet the requirements of passengers at the present time. And we also believe that the cost to the public is too high.

Mr. Portelance: Yes, but you mentioned there would be a reduction of at least 30 per cent, which is rather difficult for us to prove, but perhaps you might be able to prove it to us later by sending us the necessary documents. I understand that some districts in Montreal are less favoured, being further east than others, and it costs much more by limousine than by metered taxi. But it would be important all the same to establish exactly what is the total amount which all these taxi drivers could make for themselves, because even in your firm they work at a 40 per cent rate.

Mr. Asselin: It is very difficult for the association to determine exactly what would be the gross which each driver makes from the airport, because in general, the driver rents the car from the owner and pays him a certain sum per day. He does not report the total amounts which may come in and the amount that he might have from his trips to Dorval. So that when we speak of 1,000 passengers per day to the airport, it is a figure which we believe to be appropriate according to the returns of the drivers and owners. Now, as to the precise sum of money this brings in, it is very difficult to study the gross revenue of a driver.

Mr. Portelance: All the same, Mr. Asselin, the figures you give us would prove that, at the present time, the taxi services which exist do more business than the firm which is supposed to make 90 per cent of the business between the Dorval airport and Montreal.

Mr. Asselin: One thousand passengers, I am informed, means 500 taxi trips with an average of two passengers per trip.

[Texte]

M. Portelance: Cependant, monsieur Asselin, si nous divisons les chiffres par deux, cela veut dire que vous faites autant d'affaires, en ne faisant que l'aller, que l'autre compagnie qui elle, est supposée avoir un monopole, et d'après leurs chiffres...

M. Asselin: Il n'y a pas de monopole de Montréal à Dorval.

M. Portelance: Bien, c'est-à-dire...

M. Asselin: Ce n'est que pour revenir.

M. Portelance: Je comprends. Pour revenir, si vous voulez, mais tout de même, on se plaint aussi d'un certain monopole.

M. Asselin: On a suggéré tout à l'heure qu'il y avait beaucoup de personnes qui appelaient des taxis aux heures d'affluence. C'est peut-être une preuve, du fait que la compagnie qui exerce le monopole, pour employer votre terme, n'est pas en mesure de ramener tous les passagers et on appelle des taxis pour aller les chercher.

M. Portelance: Mais, monsieur Asselin, je comprends mal que, je comprends mal...

M. Asselin: Votre argumentation peut nous amener à cette conclusion aussi facilement que la nôtre.

M. Portelance: Une dernière question, monsieur le président. Même si vos associations, ainsi que vos compétiteurs transportent autant de personnes à Dorval et ne les ramènent jamais à Montréal, ces voyageurs reviennent quand même à Montréal. On peut donc déduire que le service que la compagnie en question donne présentement est très insuffisant, parce qu'enfin, ils ne font que la moitié de ce que vous faites. Et puis, comme on l'a mentionné...

M. Asselin: Monsieur le président, c'est exactement notre argument: le service est insuffisant, et à tout bout de champ nous sommes appelés à aller les aider.

Aux heures d'affluence à d'autres heures, on nous appelle.

Le président: Monsieur La Salle.

M. La Salle: Merci monsieur le président.

M. Asselin: Maintenant, il est très contraire aux principes d'économie qu'un chauffeur s'y rende, laisse un passager et retourne chez lui pour attendre un téléphone, à l'heure d'affluence, pour prendre un passager et le ramener. Cela fait deux voyages sans passager.

[Interprétation]

Mr. Portelance: However, Mr. Asselin, if we divide the figures in two it means that you have as much business by going only one way than the other company which is supposed to have a monopoly. And according to their figures...

Mr. Asselin: There is no monopoly from Montreal to Dorval.

Mr. Portelance: Well...

Mr. Asselin: Only for the return trip.

Mr. Portelance: I understand. For the return trip, if you wish, but nonetheless, complaints are also made about a certain monopoly.

Mr. Asselin: A while ago it was suggested that a great many people call taxis at peak hours. This is perhaps evidence, based on the fact that the company which has the monopoly, to use your own term, is not in a position to be able to bring back all the passengers and consequently taxis are called to go and get them.

Mr. Portelance: But, Mr. Asselin, I fail to understand that...

Mr. Asselin: Your argument can lead us to this conclusion as easily as our own argument.

Mr. Portelance: One last question, Mr. Chairman. Even if your association as well as all your competitors carry as many people as this to Dorval and that they never bring back any to Montreal, those passengers do come back to Montreal however. Therefore, we can deduce that the service which the company in question now gives is most inadequate because they only do one-half of what you do. And furthermore, as was mentioned...

Mr. Asselin: Mr. Chairman, that is exactly what our own argument is: the service is inadequate and at all times we are being called upon to go and help them out. At peak hours and at other times we are being called.

The Chairman: Mr. La Salle.

Mr. La Salle: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Asselin: Now, this goes against the principles of economics for a driver to go there, drop off a passenger and then go home and wait for a telephone call in order to go back at peak hours and pick up a passenger and bring him back again. That is two trips without passengers.

[Text]

Le président: Monsieur La Salle.

M. La Salle: J'aimerais poser mes questions à M. Asselin l'ancien député. Il y a un proverbe qui dit, monsieur Asselin, que «le soleil luit pour tout le monde». Or le gouvernement est accusé depuis longtemps de favoriser une compagnie en particulier, et je pense que c'est le rôle du Comité d'essayer de créer une opinion différente dans le public. Au sujet de ce monopole dont on parle, je pense que le principe de la libre entreprise ne serait pas respecté, même si le gouvernement donnait à une ou deux compagnies le droit de prendre des passagers à l'aéroport, parce qu'il reste quand même qu'il y a des milliers de chauffeurs ou de propriétaires de taxi (on parlait de 58 associations), qui ont le droit et devraient pouvoir bénéficier d'un certain chiffre d'affaires.

Reconnaissez-vous comme juste, monsieur Asselin, ce principe que toutes les associations doivent avoir la possibilité de bénéficier de ce que vous demandez vous-même aujourd'hui?

M. Asselin: Dans la mesure où on parle de postes surveillés, nous croyons que seulement trois associations de la région peuvent donner les garanties que nous prévoyons. Mais nous croyons qu'il est juste que tous les chauffeurs de taxi qui vont à l'aéroport aient l'opportunité de ramener un passager pour ne pas retourner à vide.

M. La Salle: Serait-il possible, d'après vous, d'organiser un poste commun, pour permettre à tous les chauffeurs de taxi, à tous les propriétaires de taxi de bénéficier de ce commerce. J'imagine que le gouvernement devrait avoir la responsabilité de voir à ce que le poste fonctionne parfaitement, et que tous ceux qui voudraient l'utiliser paient une cotisation, ce qui serait de nature à structurer un poste commun bien organisé. Est-ce possible, selon vous?

M. Asselin: Justement, nous croyons que c'est très possible, et même que c'est souhaitable. Mais je dois souligner, monsieur le président, que s'il n'y avait que ce genre de poste les garanties additionnelles que nous offrons, c'est-à-dire suffisamment d'automobiles 24 heures par jour et dans toutes les circonstances seraient absentes.

M. La Salle: Monsieur Asselin, je constate d'abord qu'un service d'autobus est nécessaire, de même qu'un service de limousines, qu'une compagnie ou deux pourraient offrir par soumission. Je pense que c'est le rôle du gouvernement d'offrir à tous les chauffeurs de taxi de bénéficier de ce service, et qu'avec un poste commun bien organisé, il n'y aurait pas

[Interpretation]

The Chairman: Mr. La Salle.

Mr. La Salle: I would like to ask some questions to Mr. Asselin, the former member. There is a proverb Mr. Asselin, that says that "the sun shines for everyone". Now, the government has been accused for a long time of favouring one particular firm. I think that it is the role of the Committee to try and create a different opinion among the public. With regard to the monopoly that has been mentioned, I think that the principle of free enterprise would not be respected even if the government were to give to one or two companies the right to take passengers to the airport because, all the same, there are thousands of taxi drivers or taxi owners—we spoke of 58 associations—who are entitled and should have the advantage of being able to have a certain turnover.

Mr. Asselin, do you recognize as fair the principle that all associations should have the possibility of benefiting from what you yourself are asking today?

Mr. Asselin: To the extent that we are speaking of supervised stands we believe that only three associations in the region can give the guarantees we expect. But we believe that it would be fair for all taxi drivers going to the airport to have the opportunity of bringing back a passenger, and not returning deadhead.

Mr. La Salle: Would it be possible, in your opinion, to organize a common stand to permit all taxi drivers, all taxi owners to benefit from this business. I imagine that the government would have to have the responsibility for seeing to it that it operated perfectly and that all those who would want to use it would pay a fee which would help build up a well organized common stand. Is that possible, in your opinion?

Mr. Asselin: Precisely, we think it is quite possible. It would even be desirable. But I must point out to you, Mr. Chairman, that if it were solely this type of stand, the additional guarantees that we are offering, which is to say a sufficient number of vehicles 24 hours per day and in all circumstances, would be absent.

Mr. La Salle: Mr. Asselin, I notice first of all that a bus service is necessary, along with a limousine service, for which one or two companies could submit tenders. I think it is the role of the government to offer to all taxi drivers the benefit of this service, and that with a well organized common stand there would not be any problem to ensure a suffi-

[Texte]

de problème pour assurer un nombre suffisant de voitures aux heures d'affluence ou à tout moment de la journée. Je pense qu'il serait équitable que chaque compagnie paie selon le nombre de ses voitures.

M. Asselin: De cette manière, ça pourrait marcher oui.

M. La Salle: Donc, si le gouvernement recommandait une organisation dans ce sens, vous trouveriez cela valable et acceptable.

M. Asselin: Je reviens toujours à la même chose, monsieur le président. Un poste commun qui permette à tous les taxis d'attendre des passagers, peut répondre à beaucoup des problèmes auxquels vous avez à faire face. Mais, puisque personne n'aura la responsabilité de voir à ce que, à telle heure, il y ait tant d'automobiles à ce poste, vous n'aurez pas de garantie de ce côté. Il est possible, évidemment, que ce soit un autre organisme qui vous donne cette garantie.

M. La Salle: Je pense qu'il y aura toujours suffisamment d'autos parce que, si c'est intéressant, financièrement, il y en aura. Si ça ne l'est pas, il n'y en aura pas, bien sûr, mais il semble, d'après vos présentations aujourd'hui, et étant donné que vous avez déjà accepté de payer des sommes assez fantastiques pour vous organiser, que la perspective de ces profits pourrait intéresser plusieurs compagnies ou plusieurs chauffeurs de taxi.

M. Asselin: Nous croyons qu'à certaines heures la nuit et à certaines heures d'affluence, vous manquerez de taxis.

M. La Salle: A ce moment, le poste commun serait mal organisé, mais je parle d'un poste commun bien organisé. Personnellement, je crois que c'est cette politique que le Comité devrait suivre. J'ai posé mes questions, monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Monsieur Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman and Mr. Asselin, at present when the cabs go to the airport they carry anywhere from one to five passengers, including the driver. Is that right?

Mr. Asselin: Yes, and there are taxis that have the two extra back seats and carry up to seven persons, but they are relatively rare.

Mr. Turner (London East): In your opinion, is \$100,000 public liability insurance enough in case of accident?

[Interprétation]

cient number of vehicles at peak hours or at any time of the day. I think it would be fair if each company pays according to the number of cars it uses.

Mr. Asselin: Yes, that way it could work.

Mr. La Salle: Which means that if the government were to make such a recommendation for such an organization you would find it valid and acceptable.

Mr. Asselin: I always come back to the same point, Mr. Chairman, and that is that a common stand which would allow all taxis to wait to pick up passengers can solve a great many of the problems that you have to face. But since no one will have the responsibility for seeing to it that, at a given time, there would be a given number of vehicles at that stand, you will not have any guarantee in that respect. Of course, another organization might be able to give you that guarantee.

Mr. La Salle: I think that there will always be a sufficient number of automobiles because, if it is profitable, there will be. If it is not profitable, then there will not be any. That is sure. But it would seem, according to your own presentations today, and in view of the fact that you have already accepted to pay fantastic sums in order to organize yourselves, that the prospect of such profits might also interest several companies or taxi drivers.

Mr. Asselin: We think that at certain hours of the night and at certain peak hours you will be short of taxis.

Mr. La Salle: That means that the common stand would be badly organized, but I am speaking of a well organized stand. Personally, I think that this is the policy that the Committee should follow. I have asked my questions. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, monsieur Asselin, lorsque les taxis se rendent à l'aéroport, ils peuvent transporter 5 voyageurs, y compris le chauffeur. Est-ce exact?

M. Asselin: Oui, et il y a des taxis qui ont deux banquettes arrières additionnelles et peuvent transporter 7 voyageurs, mais ils sont plutôt rares.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous croyez que \$100,000 d'assurance au tiers c'est suffisant en cas d'accident?

[Text]

Mr. Asselin: It is \$65,000 more than what is required by law in the Province of Quebec.

Mr. Turner (London East): I come from the Province of Ontario, and quite often we have judgments of \$50,000, \$60,000 and \$75,000 for one passenger. That is why we have \$100,000. The minimum required in Ontario is \$50,000.

Mr. Asselin: In Quebec it is \$35,000, and in our Associations we require \$100,000. It is a matter that is under constant review by the directors, and if it appeared to them that more was required, I am sure it would become so. After all, they are the owners. They represent the owners.

Mr. Turner (London East): On page 3 of the brief you say:

...the passenger is often obliged to wait for proper service...

How long does he have to wait for this service?

Mr. Asselin: It would vary according to circumstances. It may be a few minutes at one time and a much longer time at another, depending on whether the situation was caused by a traffic jam, or weather, or too many passengers from rerouted planes.

Mr. Turner (London East): Then you say:

...and to pay a high cost for individual car transportation.

In dollars and cents, how much does this cost, approximately?

Mr. Asselin: The cost from Dorval Airport to the Mount Royal Hotel, which is fairly central, is \$6.50 by limousine for up to three passengers, \$8.60 for four passengers, and \$9.25 for five passengers. By a metered taxi the cost is \$4.45, a third less than the one to three passenger limousine rate and about 50 per cent less than the four passenger limousine rate. The limousine rate is double the metered taxi rate for five passengers. This is what we refer to as high cost.

We are not trying to say that Murray Hill is making too much money; they are offering a different service. We do not offer that service; we do not operate limousines. They are operating a different service than we are. We are operating a metered taxicab service.

[Interpretation]

M. Asselin: C'est \$65,000 de plus que ce que la loi de la province de Québec exige.

M. Turner (London-Est): Je viens de l'Ontario et bien souvent nous avons des jugements de \$50,000, \$60,000 et \$75,000 pour un passager.

C'est la raison pour laquelle nous avons \$100,000. Le minimum requis en Ontario est de \$50,000.

M. Asselin: Au Québec, c'est \$35,000 et, au sein de notre association, nous exigeons \$100,000. Cette question est toujours à l'étude au sein du Conseil d'administration. S'il leur semblait qu'il en faudrait plus, la décision serait prise en conséquence. Après tout, ils sont les propriétaires. Ils représentent les propriétaires.

M. Turner (London-Est): A la page 3 de votre mémoire, vous dites;

...les voyageurs sont souvent forcés d'attendre avant que le service approprié ne soit disponible...

Combien de temps doivent-ils attendre?

M. Asselin: Tout dépend des circonstances: quelques minutes ou beaucoup plus longtemps, suivant que c'est causé par un embouteillage, le temps, ou un trop grand nombre de passagers qui arrivent d'avions détournés de leur point de destination.

M. Turner (London-Est): Vous dites ensuite:

...et doivent payer un coût élevé pour le transport individuel par automobile.

En dollars et cents, combien cela coûte-t-il approximativement?

M. Asselin: A partir de l'aéroport de Dorval jusqu'à l'Hôtel Mont Royal, qui est à peu près au centre, \$6.50 par limousine jusqu'à 3 voyageurs, \$8.60 pour 4 voyageurs et \$9.25 pour 7 passagers. Par taxi, \$4.25, un tiers moins que le taux de la limousine pour un à trois passagers et environ 50 p. 100 de moins que le taux de la limousine pour quatre passagers. Le taux de la limousine est le double de celui du taximètre pour cinq passagers. C'est ce dont nous parlons lorsque nous parlons de coût élevé.

Nous n'essayons pas de dire que la Murray Hill fait trop d'argent; ils offrent un service différent. Nous n'offrons pas ce service; nous n'avons pas de limousines. Ils ont un service différent de celui que nous avons. Nous avons un service de taxis.

Texte]

Mr. Newell informs me that they work by the hour in Montreal. It is a different type of service. It may be necessary for them to charge those rates in order to make a living.

Mr. Turner (London East): On page five of your brief, you say:

Each would agree to pay the Department of Transport a negotiated annual fee for this concession;

Could you give us some idea in dollars and cents in your opinion what this negotiated annual fee should be?

Mr. Asselin: It would depend on the number of cars permitted, the size of the stand and the number of other stands or companies to which you were giving the same concession. Perhaps I could ask Mr. Choquette or Mr. Sauvé to indicate the kind of payments that—There is just no way for us to estimate. We have not operated there and we are not privy to the figures and we pay different amounts for different concessions at different places in the city, at hotels and various other places on private property and the payments are made according to the number of loads.

In other words, if you had three associations with three different stands there, naturally there would be a smaller revenue than if there were just one and we had it. If there is a common stand with 10 taxis on it and we have a stand with 20 taxis or 30 taxis, then perhaps we would be paying a lot more than if the reverse were so.

There are so many imponderables, it is almost impossible for us to estimate that figure, but we are prepared to negotiate it and would meet the requirements.

Mr. Turner (London East): They have suggested they would give a guarantee. Now would this guarantee include a bond to provide the metered taxicab services?

Mr. Asselin: If it were required, yes, sir. You mean a penalty bond?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. Asselin: Yes, for nonperformance.

Some hon. member: Nonperformance?

Mr. Asselin: For nonperformance, yes. We are prepared to give whatever guarantees or bonds were required.

Mr. Turner (London East): How many cabs at the airport would you suggest?

[Interprétation]

M. Newell me dit qu'on travaille à l'heure à Montréal. C'est un autre genre de service. Il se peut qu'ils doivent exiger ces taux pour que ça devienne rentable.

M. Turner (London-Est): A la page 4 de votre mémoire, vous dites:

Pour cette concession, chacune d'elles consentirait à verser au Ministère des Transports un loyer à être négocié;

Pourriez-vous nous dire ce que cela représenterait en dollars et en cents, à votre avis, pour ces cotisations annuelles?

M. Asselin: Cela dépendrait du nombre de voitures autorisées, de l'importance du poste et du nombre de postes ou compagnies à qui vous accorderiez exactement la même concession. Peut-être pourrais-je demander à M. Choquette ou à M. Sauvé de nous indiquer le genre de paiements que... nous ne pouvons pas vous fournir d'estimation. Nous n'avons pas de service à cet endroit et nous ne connaissons pas les chiffres en cause. Nous payons des sommes différentes pour des concessions différentes à différents endroits dans la ville, aux hôtels et à divers autres endroits sur propriété privée et les paiements sont faits suivant le nombre de voyages.

Si vous avez trois associations avec trois postes différents, il y aura un revenu moins élevé que s'il n'y en avait qu'un seul et que nous l'exploitions. S'il y a un poste en commun avec 10 taxis, et si nous avions un poste avec 20 ou 30 taxis, alors peut-être que nous payerions beaucoup plus que si c'était le contraire.

Il y a tellement d'impondérables qu'il est presque impossible d'évaluer ce chiffre, mais nous sommes prêts à le négocier et à satisfaire aux conditions.

M. Turner (London-Est): On a dit qu'on donnerait une garantie. Est-ce que cette garantie comprendrait une obligation d'assurer le service de taxis?

M. Asselin: Oui, si on l'exigeait. Vous voulez dire une obligation sous peine?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. Asselin: Oui, si on ne fournissait pas le service.

Des voix: Si on ne fournissait pas le service?

M. Asselin: Oui, si on ne fournit pas le service. Nous sommes prêts à donner toute garantie ou obligation nécessaire.

M. Turner (London-Est): Combien de taxis proposeriez-vous alors pour l'aérogare?

[Text]

Mr. Asselin: Whatever number you want, sir. We have at our disposal a tremendous number and I believe you would want to limit us rather than us limit you.

Mr. Turner (London East): Well how often do you trade your cabs in?

Mr. Asselin: The individual owner makes that decision.

Mr. Turner (London East): How many miles are on your cabs when they are traded in?

Mr. Asselin: I am informed that as a general rule most fleets trade their cabs in at the end of the year, no matter what the mileage is. Some individuals might operate a cab for two years up to say 100,000 or 150,000 miles.

Mr. Turner (London East): You said you make roughly 1,000 trips per day and two passengers per car. Now if you had this service...

Mr. Asselin: Excuse me, sir. It is approximate—I was perhaps not clear—Approximately 1,000 people and about 500 trips, two per car on the average.

Mr. Turner (London East): If you had this service, would not that mean that the other service would be that much less.

Mr. Asselin: We think that at the present moment, Mr. Chairman, that we are called now and taxis from all over the region are telephoned to look after situations where there are shortages of cars.

Mr. Turner (London East): There are no records kept of these calls?

Mr. Asselin: No, sir.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

Mr. Asselin: No accurate records, we have an appreciation of them. There are some letters in the file.

The Chairman: Two members that have asked to speak on the second round; Mr. Forrestall and Mr. Allmand. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am prepared to pass.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Asselin, in your remarks you have talked about the frustration of

[Interpretation]

M. Asselin: Le nombre que vous voudrez exiger. Nous avons à notre disposition un très grand nombre de voitures, mais je pense que vous voudriez nous limiter plutôt que nous, vous limiter.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous changez souvent vos voitures?

M. Asselin: C'est au propriétaire individuel de prendre la décision.

M. Turner (London-Est): Combien de milles avez-vous au compteur quand vous changez?

M. Asselin: On me dit que, règle générale la plupart des flottes changent leurs voitures à la fin de l'année, quel que soit le nombre de milles. Certains gardent peut-être leur voiture pendant deux ans jusqu'à, disons, 100,000 ou 150,000 milles.

M. Turner (London-Est): Vous dites que vous faites environ 1,000 voyages par jour et qu'il y a deux passagers par voiture. Si vous aviez ce service...

M. Asselin: Je m'excuse. Ce n'était peut-être pas clair quand je vous l'ai dit. Il y a environ 1,000 personnes, soit environ 500 voyages à deux passagers par voiture en moyenne.

M. Turner (London-Est): Si vous aviez ce service, est-ce que cela ne signifierait pas que l'autre service s'en trouverait diminué d'autant.

M. Asselin: Nous croyons, monsieur le président, que maintenant on fait venir des taxis de toute la région pour transporter les voyageurs là où il n'y a pas un nombre suffisant de voitures.

M. Turner (London-Est): On ne tient pas un registre de ces appels?

M. Asselin: Non, monsieur.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

M. Asselin: Pas de registre complet et précis, mais on l'apprécie. Nous avons des lettres au dossier.

Le président: Deux députés m'ont demandé de les autoriser à reprendre la parole: M. Forrestall et M. Allmand. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis prêt à céder mon tour.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Asselin, au cours de vos observations, vous avez parlé de la frus-

[Texte]

having to return deadhead from Dorval and one gets the impression that is the only place you have to return deadhead from, but in this log's breakfast of permits in Montreal if I phoned up a cab in Montreal to take me to Lachine or to take me to a residence in Dorval, you would have to return deadhead. If I live in Lachine and I ask to be brought to Place des Arts, that guy has to return to Lachine deadhead. Because of the multiplicity of permits in the City, the whole deadhead business is a problem that will not be solved merely by the airport increasing its...

Mr. Asselin: The problems in the smaller municipalities is slighter different from that in Montreal I am informed. In the smaller municipalities there is very little business being picked up in the street by cruising taxis or taxi stands; most of the business is by telephone. In the City of Montreal this is not so, the reverse is true. If a taxi goes from the centre of Montreal out to Lachine, he can come back to Montreal West and stay there.

Mr. Allmand: My point is he could do the same thing if he goes to the airport.

Mr. Asselin: You are quite right, there is a tremendous problem. There have been rumours for years now that a metropolitan taxi permit will come about and this would naturally solve some of the jurisdictional problems. The member who is questioning me now spoke of standing in the rain on Sherbrooke Street in the City of Westmount trying to get taxis to stop for him and they could not stop because it was in Westmount and they had no permit. This is a jurisdictional situation between the municipalities and the problem has not yet been solved. Perhaps when Bill 75 is adopted, if it is adopted in Quebec, and it is presently being studied, there will be a metropolitan form of permit and at that time no jurisdictional problem between the municipalities will exist.

I come back, Mr. Chairman, to my former proposition. I do not believe it is necessary for this to occur for this Committee to settle the problem at Dorval airport.

Mr. Allmand: This is the difficulty. If we were to recommend granting your request and you feel that you can go into Dorval airport without a Dorval permit, I can see all the taxi companies and the drivers from Lachine, Dorval, Beaconsfield, Ville St. Pierre and so on, saying, "Why should we not have the same right when we drive into the City of Montreal?" If they pick up fares from residences in Dorval and drive into the middle of

[Interprétation]

tration d'avoir à revenir à vide de Dorval. On a l'impression que c'est le seul endroit d'où vous devez revenir à vide. Avec cette situation des permis, à Montréal, si je fais venir un taxi à Montréal pour m'emmener à Lachine ou à une résidence à Dorval, vous devez revenir à vide. Si je demeure à Lachine et que je lui demande de venir me conduire à la Place des Arts, il doit revenir à Lachine à vide. Vu la multiplicité des permis dans la ville, ce problème en est un qui ne sera pas résolu simplement si l'aéroport augmente son...

M. Asselin: Le problème dans les petites municipalités est quelque peu différent de ce qu'il est à Montréal, me dit-on. Dans les petites municipalités, on prend très peu de voyageurs dans la rue; la plupart des voyages se font à la suite d'appels téléphoniques. Il n'en est pas ainsi dans la ville de Montréal; c'est le contraire. Si un taxi va du centre de la ville à Lachine, il peut revenir à Montréal-Ouest et y rester.

M. Allmand: Mais c'est la même chose s'il va à l'aéroport.

M. Asselin: C'est juste, il y a tout un problème. Depuis des années, la rumeur veut que nous ayons un permis métropolitain pour les taxis, alors cela se trouvera à résoudre certains problèmes de juridiction. On parle des gens qui se trouvent d'un côté de la ville de Montréal et qui voient un taxi de la ville de Westmount passer de l'autre côté de la rue. Il ne pouvait pas arrêter parce que c'était la ville de Westmount et il n'avait pas de permis. C'est une question de juridiction entre les différentes municipalités et le problème n'a pas encore été résolu. Peut-être que, lorsque le Bill 75 sera adopté, s'il est adopté au Québec, il est à l'étude en ce moment, il y aura un permis métropolitain. Le problème de juridiction entre les municipalités n'existerait plus.

Monsieur le président, je reviens à ma première proposition. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que cela se produise pour que ce Comité règle le problème de l'aéroport de Dorval.

M. Allmand: Si nous recommandons d'accéder à votre demande et que nous disons que vous pouvez vous rendre à Dorval sans permis de Dorval, je peux très bien voir toutes les compagnies de taxis et les chauffeurs de Lachine, Dorval, Beaconsfield, Ville Saint-Pierre, dire: «Pourquoi n'aurions-nous pas le même droit lorsque nous arrivons dans la ville de Montréal?» S'ils peuvent prendre des passagers de Dorval et se rendre au centre

[Text]

Montreal those drivers all have to deadhead back to the areas of their own permits.

Mr. Asselin: This is the same as the Montreal drivers driving into their municipality.

Mr. Allmand: Right.

Mr. Asselin: You are quite right. It is not a logical situation. There is a tremendous amount of deadheading, but in both directions. However, Mr. Chairman, we are not talking about a municipality when we are talking about a regional airport under the jurisdiction of the federal government. We are talking about a facility which is serving a whole region, including all the municipalities we are talking about and it is my opinion that the Department of Transport has the right to invite all the taxis in the whole region to pick up permits there.

It might be of interest, however, just to note that when the Diamond Taxicab Association Ltd., in 1961 made the request by petition to the Department of Transport to have this service at Dorval airport, giving some guarantees, somebody suggested that it might be a good idea to get some Dorval permits and apparently this was done. Even with all this, the Department of Transport did not give them the right to pick up passengers with metered cabs at Montreal International Airport.

Mr. Allmand: I can see where the companies out there might think it unfair for us to recommend that two basically Montreal companies should have the right to go into Dorval whereas the Dorval, Lachine and West Island Companies do not have the same right to go into Montreal. But that is another question.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, we are not requesting a monopoly here.

Mr. Allmand: Well, as your first choice, you are.

Mr. Asselin: No, not at all, not at all. We are saying that we can give the service and give you the guarantees, if you give us a supervised stand. We are not saying give it only to us; we are saying give us one.

Mr. Allmand: All right.

Mr. Asselin: In our brief we are not suggesting that you...

Mr. Horner: One for your two companies or one each?

[Interpretation]

de Montréal, ces chauffeurs doivent rentrer à vide dans le secteur prévu sur leur permis.

M. Asselin: C'est tout comme le chauffeur de Montréal qui va dans les municipalités.

M. Allmand: C'est juste.

M. Asselin: La même situation se présente dans les deux sens. Toutefois, monsieur le président, nous ne parlons pas d'une municipalité lorsque nous parlons d'un aéroport régional relevant de la compétence du gouvernement fédéral. Nous parlons d'un service qui dessert toute une région y compris toutes les municipalités dont nous parlons. A mon avis, le ministère des Transports a le droit d'inviter tous les taxis de la région à aller y cueillir des voyageurs.

Il serait peut-être intéressant de noter que lorsqu'en 1961, la *Diamond Taxicab Association Ltd.* a fait la requête par une pétition au ministère des Transports pour avoir un tel service à Dorval, moyennant certaines garanties, quelqu'un a dit que c'était peut-être une excellente idée d'obtenir des permis pour Dorval et c'est ce qui a été fait. En dépit de cela, le ministère des Transports ne leur a pas accordé le droit de cueillir des voyageurs à l'aéroport international de Montréal dans des taxis.

M. Allmand: Je peux très bien voir où les compagnies trouvent qu'il serait injuste que nous recommandions que deux compagnies de Montréal puissent aller à Dorval alors que les compagnies de Dorval, Lachine et West Island n'ont pas le même droit d'aller à Montréal. Mais cela est toute une autre question.

M. Asselin: Monsieur le président, nous ne demandons pas un monopole.

M. Allmand: Votre premier choix en est un.

M. Asselin: Pas du tout. Nous disons que nous pouvons donner le service et vous fournir les garanties, si vous nous donnez un poste sous surveillance. Nous ne vous disons pas de nous le donner en exclusivité; nous vous demandons de nous en donner un.

M. Allmand: Très bien.

M. Asselin: Dans notre mémoire, nous ne disons pas que vous...

M. Horner: Un pour vos deux compagnies ou un chacune?

[Texte]

Mr. Asselin: We have asked for two but perhaps we would not be surprised if all you gave us was one, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: I was going to ask you, Mr. Asselin, do you have any exclusive concession contracts now in the Montreal area with companies...

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Allmand: ...hotels? With whom?

Mr. Asselin: Many of them.

Mr. Allmand: You do?

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Allmand: Where you supervise you guarantee service?

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Allmand: Well I would be interested if you could...

Mr. Asselin: How many hundreds of thousands of dollars a year do we pay in concessions, Mr. Sauvé?

Mr. Sauvé: About \$100,000.

Mr. Asselin: We pay about \$100,000 a year for concessions for our members.

Mr. Allmand: Have these mainly been obtained through tender or is it business that you have drummed up yourself?

Mr. Asselin: In some cases it is tender and in some cases it is a negotiated price.

Mr. Allmand: Is any of it with governmental agencies?

Mr. Asselin: At the present time, no. We did have Canadian National Railways but we lost out on tender the last time around.

Mr. Allmand: So you have had experience in this type of concession business, where you have to supervise department and guarantee provision.

Mr. Asselin: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: If we were to recommend what you suggest and you were to guarantee cars at the airport, would not this leave you short in the City of Montreal? I say this because, as you know, there is a limit on the permits in the City of Montreal. It would seem to me that you would have to increase

[Interprétation]

M. Asselin: Nous en avons demandé deux, mais nous ne serions pas du tout étonnés que nous n'en ayons qu'un seul, monsieur le président.

M. Allmand: Monsieur Asselin, est-ce que vous avez des contrats de concession exclusive maintenant dans la région de Montréal avec des compagnies...

M. Asselin: Oui.

M. Allmand: ...des hôtels? Avec qui?

M. Asselin: Avec bon nombre de compagnies.

M. Allmand: Vous en avez?

M. Asselin: Oui.

M. Allmand: Vous garantissez le service de surveillance?

M. Asselin: Oui.

M. Allmand: Il serait intéressant alors...

M. Asselin: Combien de centaines de milliers de dollars payons-nous par année en concessions, Monsieur Sauvé?

M. Sauvé: Environ \$100,000.

M. Asselin: Nous payons environ \$100,000 en concessions pour nos membres.

M. Allmand: Est-ce que cela a été obtenu en vertu de soumissions ou si ce sont des contrats que vous avez obtenus vous-même?

M. Asselin: Dans certains cas, c'est un prix négocié et, dans d'autres, à la suite d'appels d'offres?

M. Allmand: Est-ce qu'il y en a avec des agences gouvernementales

M. Asselin: Non, pas en ce moment. Nous en avions avec le Canadien National, nous l'avons perdu à la suite d'un appel d'offres la dernière fois.

M. Allmand: Donc, vous avez une certaine expérience dans ce genre de concessions où vous devez exercer une surveillance et garantir un service?

M. Asselin: Oui, monsieur le président.

M. Allmand: Si nous recommandions ce que vous proposez et si vous garantissiez qu'il y aura des voitures à l'aéroport, est-ce qu'alors vous n'en auriez plus en quantité suffisante dans la ville de Montréal? Il y a tout de même une limite quant au nombre de permis que vous pouvez obtenir dans la ville de

[Text]

the number of cars to really handle the business.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, with the number of permits currently authorized in Montreal of some 4,350 cars, these cars could handle more than double the business they currently do. It might be of interest, Mr. Chairman, to note that for the whole metropolitan region of Toronto there are only 1,200 taxi permits with meters.

Mr. Allmand: So you feel there is not a need for an increase in permits.

Mr. Asselin: No. I should point out again, at the risk of repetition, that these cars go to the airport at present. It is just that they return empty.

Mr. Allmand: Yes, but you are asking for more than that. You are asking for the right to guarantee cars there. You are not just asking for the right to pick up when you go out on another fare, you are asking for the right and for the obligation to guarantee a number of cars, and it would seem to me that you would have to have the cars out there not only when they go out there on another fare but out there for other reasons.

Mr. Asselin: That is correct. We are prepared to pay a fee for this right and in return for the guarantee we would guarantee to have the cars there. What I am trying to suggest is that you are not able to have the guarantee unless you have a private stand because there is no organization that can guarantee the cars being there, unless it is one of the larger taxi associations.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Asselin: If there is a stand there we will obviously go to it.

Mr. Allmand: You will have to go to it.

Mr. Asselin: If it is a common stand we will go to the common stand, but if it is a supervised private stand of our own we will guarantee certain numbers of cars there at all times.

Mr. Allmand: And with the present number of permits you can do that?

Mr. Asselin: Yes.

Mr. Allmand: All right.

Finally, in this appendix at the back you suggest certain metered rates. For example you say that from Cote St. Luc & Westminister out to the airport would be \$3.05.

[Interpretation]

Montréal. Il me semble que vous devriez augmenter le nombre de voitures pour répondre à la demande.

M. Asselin: Monsieur le président, avec le nombre de permis autorisés à Montréal, soit environ 4,350 voitures, ces voitures pourraient avoir plus du double des affaires qu'elles ont en ce moment. Pour la région métropolitaine de Toronto, il n'y a que 1,200 permis de taxis.

M. Allmand: Donc, à votre avis, vous n'avez pas besoin d'augmenter le nombre de permis.

M. Asselin: Non. Je dois signaler une fois de plus, au risque de me répéter, que ces voitures se rendent présentement à l'aérogare. Il ne s'agit que du retour à vide.

M. Allmand: Vous demandez plus que cela. Vous demandez le droit de garantir qu'il y aura des voitures. Vous ne demandez pas simplement le droit de cueillir des voyageurs à votre retour, mais aussi le droit, l'obligation de garantir un certain nombre de voitures. Il vous faudrait avoir des voitures sur place et non pas simplement lorsqu'ils s'y rendent pour y déposer un voyageur, mais aussi pour d'autres raisons.

M. Asselin: C'est juste. Nous sommes prêts à payer une cotisation pour ce droit et, en retour, nous garantirions d'avoir des voitures sur place en disponibilité. Ce que j'essaie de vous dire, c'est que nous ne pouvons avoir la garantie à moins d'avoir un poste privé parce qu'il n'y a pas d'organisation qui puisse garantir d'avoir des voitures sur place à moins que ce soit une des compagnies les plus importantes.

M. Allmand: Oui.

M. Asselin: S'il y a un poste, nous nous y rendrons.

M. Allmand: Vous devrez vous y rendre.

M. Asselin: Nous irons au poste en commun s'il y en a un, mais si nous avons un poste privé sous surveillance, nous garantirons qu'il y aura un certain nombre de voitures sur place en tout temps.

M. Allmand: Avec le nombre actuel de permis, vous pouvez le faire?

M. Asselin: Oui.

M. Allmand: Très bien.

Enfin, dans cette annexe, à la dernière page, vous proposez certains tarifs au taximètre. Ainsi, vous dites que, de Côte Saint-Luc et Westminster à l'aéroport, ce serait \$3.05.

[Texte]

Mr. Asselin: What we are suggesting here, Mr. Allmand, through you, Mr. Chairman, is that this would be the normal metered rate based on a 40 cent drop and 5 cents per mile. This may vary 5 per cent in either direction. As a matter of fact meters may vary by 5 per cent in either direction, according to the City of Montreal regulations. It may vary by 10 or more per cent in either direction, depending on traffic for instance.

Mr. Allmand: Is it not a fact that your Associations have asked the City of Montreal for an increase?

Mr. Asselin: No, quite the reverse. We suggested that the rates were high enough and we did not want them to be increased.

What occurred, Mr. Chairman, was that one Association, I believe it was the LaSalle Association, asked for an increase in rates.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Asselin: The Diamond Taxicab Association objected to an increase and the Quebec government turned down the application.

Mr. Allmand: Very good. Thank you.

Mr. Rock: Mr. Chairman, could I ask a supplementary please.

Mr. Asselin, you mentioned the possible forthcoming of a metropolitan permit if Bill 75 is adopted. Do you not recall that during the time that you were a city councillor of Montreal and I was a city councillor of Lachine the metropolitan government of that time were moving towards a metropolitan permit and it seemed that the mayors and aldermen of different municipalities were against it for fear all the taxis in the suburban areas would end up in the centre of Montreal, also that many of your old firms, possibly even Diamond, objected for fear that the suburban taxis would be taking the business away from the centre of Montreal at the time, and therefore the whole thing dropped through at that time.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, we are not arguing the merits or the demerits of this. I am not here to suggest that there should or should not be a metropolitan permit, but I am suspicious that there is one coming. This is something that is beyond our control.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Rock?

[Interprétation]

M. Asselin: Ce que nous proposons ici, monsieur Allmand, par votre entremise, monsieur le président, ce serait le taux normal d'un taximètre avec un départ de 40 cents et 5 cents le mille. Cela peut varier de 5 p. 100 dans un sens ou dans l'autre. En fait, les taximètres peuvent varier de 5 p. 100 dans un sens ou dans l'autre en vertu du règlement de la ville de Montréal. Cela peut varier de 10 p. 100 ou plus, dans un sens ou dans l'autre, suivant la circulation, par exemple.

M. Allmand: N'est-ce pas un fait que vos associations ont demandé une augmentation à la ville de Montréal?

M. Asselin: Non, tout le contraire. Nous avons dit que les tarifs étaient assez élevés et que nous ne voulions pas qu'il y ait d'augmentation.

Ce qui s'est produit, monsieur le président, c'est qu'une association, je pense que c'est l'Association LaSalle, a demandé une augmentation de tarif.

M. Allmand: Oui.

M. Asselin: L'association Diamond Taxicab s'est opposée à une augmentation et la régie du Québec a rejeté la demande.

M. Allmand: Très bien. Merci.

M. Rock: Monsieur le président, question complémentaire, s'il vous plaît?

Monsieur Asselin, vous parlez de la possibilité d'avoir un permis métropolitain si le Bill 75 est adopté. Ne vous souvenez-vous pas que pendant que vous étiez conseiller municipal à Montréal, et moi, j'étais conseiller municipal à Lachine, que le gouvernement métropolitain d'alors s'acheminait vers un tel permis métropolitain et il semble que les maires et échevins des différentes municipalités s'y étaient opposés de crainte que tous les taxis des régions de la banlieue s'en iraient vers le centre de Montréal et, de même, que bon nombre de vos compagnies, même peut-être Diamond, s'y étaient opposés de crainte que les taxis de la banlieue leur enlèvent leur travail au centre ville. Toute la question avait alors été mise de côté.

M. Asselin: Monsieur le président, nous ne mettons pas en doute le bien-fondé de cette décision. Je ne suis pas ici pour dire qu'il devrait y avoir ou ne pas y avoir de permis métropolitain, mais j'ai l'impression qu'il y en aura un bientôt. C'est quelque chose qu'on ne peut pas contrôler.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Rock?

[Text]

Mr. Rock: Yes, it sure does.

Le président: Monsieur Guay, avez-vous une question supplémentaire?

M. Guay (Lévis): Oui, monsieur le président. Tout à l'heure, M. Asselin semblait affirmer que le gouvernement fédéral pouvait et avait le droit de permettre à tous les taxis de ramener des passagers de l'aéroport de Dorval. Je suis avocat et vous êtes avocat vous-même. Je pense que cela ne relève pas définitivement du Comité des transports, ni de la Commission canadienne des transports. Je pense que tout le transport des passagers dans la province, entre un point et un autre, relève de la Régie des transports du Québec.

M. Asselin: Je ne sais pas si on veut entrer dans des discussions entre avocats ici. Mais, mon argument, c'est qu'un taxi muni d'une plaque avec un «T» a le droit de prendre des passagers, pour ce qui est du gouvernement provincial. Même si la ville de Dorval n'est pas d'accord, je ne pense pas qu'elle puisse arrêter un taxi de prendre des passagers à l'aéroport. Je pense que c'est de la juridiction du gouvernement fédéral, selon notre constitution.

M. Guay (Lévis): Ceci peut dépendre de l'endroit où ira le passager. S'il va à Dorval ou s'il va dans d'autres municipalités...

M. Asselin: Le point litigieux n'est pas l'endroit où se dirige un passager, mais bien l'endroit où le taxi prend un passager.

M. Guay (Lévis): Mais, c'est la province qui peut autoriser cela.

M. Asselin: La municipalité a le droit d'interdire à un taxi de prendre un passager à l'intérieur de ses limites.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question?

M. Guay (Lévis): Oui.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: J'ai deux petites questions, monsieur le président. Monsieur Asselin, est-ce que des compagnies aériennes vous ont demandé de leur donner un service additionnel?

M. Asselin: Si je me rappelle bien, Air Canada nous a demandé certains services additionnels. Je pense que M. Choquette est au courant.

M. Choquette: Je ne suis pas très au courant, parce que je n'occupais pas mes fonctions à ce moment-là. Je sais que des transac-

[Interpretation]

M. Rock:: Oui, sûrement.

The Chairman: Mr. Guay, do you have a supplementary question?

Mr. Guay (Lévis): Yes, sir. A little while ago Mr. Asselin seemed to state that the federal government could and had the right to permit all taxis to carry back passengers from Dorval airport. I am a lawyer and you are a lawyer. I think this does not definitely come under the jurisdiction of the Transport Committee, nor of the Canadian Transport Commission. I think that all the transportation of passengers from one point to another in the province comes under the Quebec Transport Board.

Mr. Asselin: I do not know if we want to go into a discussion between lawyers here. But my argument in this regard is that a taxi with a "T" licence plate is entitled to pick up passengers with regard to the provincial government. Even if the City of Dorval were to object, I do not think it could prevent a taxi from picking up passengers at the airport. I think this comes under the jurisdiction of the federal government according to our constitution.

Mr. Guay (Lévis): It depends on where the passenger is going, whether he is going to Dorval or to other municipalities...

Mr. Asselin: The point to which a passenger is travelling is not at stake, but it is where a taxi picks him up that is important.

Mr. Guay (Lévis): But it is the province which can authorize that.

Mr. Asselin: The municipality has the right to stop a taxi from picking up a passenger within its own limits.

The Chairman: Does this answer your question?

Mr. Guay (Lévis): Yes.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Two little questions, Mr. Chairman. Mr. Asselin, have any air transport firms asked you for additional service?

Mr. Asselin: If I remember correctly, Air Canada asked us for certain additional services. I think Mr. Choquette is more aware of the situation.

Mr. Choquette: I am not quite aware of it because I was not in this position at the time, but I do know that there were transactions or

[Texte]

tions ou des négociations ont eu lieu avec Air Canada, il y a plusieurs années.

M. Trudel: Vous avez dit qu'il y a plusieurs années?

M. Asselin: Apparemment, Air Canada aurait voulu des services additionnels; il y a eu des pourparlers ou des projets, il y a quelques années. Mais, on ne pouvait pas desservir Air Canada, puisque c'est le ministère des Transports qui décide qui va prendre les passagers, et non pas Air Canada.

M. Trudel: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Les taxis de votre association ne sont pas tous soumis nécessairement aux mêmes règles. Par exemple, vous pouvez avoir 40 taxis dans une municipalité. Ils doivent suivre les règlements de cette municipalité. Vous en avez 60 dans une autre municipalité, qui peuvent être régis par un autre gouvernement municipal. Peu importe s'ils sont tous membres de la même association.

M. Asselin: C'est exact.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Avez-vous une question, monsieur Valade?

M. Valade: J'ai une question de détail à vous demander. Si je ne me trompe pas, vous avez dit qu'il arrive souvent que Murray Hill appelle les compagnies de taxis pour compléter un service lorsque...

M. Asselin: Murray Hill ne nous appelle pas. Ce sont les clients, les passagers qui demandent du service.

M. Valade: Alors, ce n'est pas Murray Hill qui vous demande lorsqu'il y a affluence de passagers.

M. Asselin: On a appris dernièrement, par l'entremise des journaux, que lorsque la compagnie Murray Hill manquait d'automobiles, elle faisait des arrangements ou appelait des taxis; mais, elle n'a jamais appelé Diamond ou Veterans.

M. Valade: Selon vous, est-ce qu'on appelait des taxis de Montréal?

M. Asselin: On ne le sait pas. On a appris cela par les journaux.

M. Valade: Si je vous demande la question, c'est parce que dans le contrat que Murray Hill a passé avec le gouvernement et qui a été renouvelé au mois de novembre 1967, voici ce qui est écrit à l'article 14. C'est ce qui me surprend et j'aimerais savoir votre opinion sur

[Interprétation]

negotiations with Air Canada several years ago.

Mr. Trudel: Several years ago?

Mr. Asselin: Apparently, Air Canada would have asked for additional services. There were talks or plans that were made several years ago. But we could not serve Air Canada because it is the Department of Transport which has to decide who will pick up passengers, and not Air Canada.

Mr. Trudel: My last question, Mr. Chairman.

All taxis which belong to your Association are not necessarily regulated in the same way. For instance, you might have 40 taxis in one municipality and they have to follow the regulations of that municipality. You may have 60 in another municipality, and they would be regulated by another municipal government, no matter if they belong to the same association.

Mr. Asselin: That is right.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Valade, you have a question?

Mr. Valade: A question of detail. Unless I am mistaken, you said that it often happens that Murray Hill calls taxi firms in order to supplement service when...

Mr. Asselin: Murray Hill does not call us. It is the passengers who ask service.

Mr. Valade: So it is not Murray Hill which asks you at peak periods.

Mr. Asselin: We did learn through the press recently that when Murray Hill was short of vehicles, it made arrangements or called on taxis. But they never called Diamond or Veterans.

Mr. Valade: To your knowledge did they call taxis from Montreal?

Mr. Asselin: We do not know. We learned this through the newspapers.

Mr. Valade: If I am asking you the question it is because in the contract which Murray Hill signed with the government and which was renewed in November, 1967, Article 14 states the following. And what is stated therein surprises me and I am asking for your

[Text]

cela. Je vais citer l'article en anglais, car je ne l'ai pas en français.

Le président: Je m'excuse, mais voulez-vous parler un peu plus fort, monsieur Valade.

M. Valade: Je me réfère à l'article 14 du contrat passé entre le gouvernement fédéral et la compagnie Murray Hill.

M. Asselin: A quelle date?

M. Valade: Le contrat a été renouvelé en novembre 1967. C'est le dernier contrat qui date de 1962, qui devenait échu en 1967 et qui a été renouvelé en mai 1967, je pense. C'est le même contrat, mais il a été renouvelé. Voici ce qui est dit à l'article 14:

14. That the Licensee shall maintain at the said airport, a sufficient number of buses, limousines and taxis, including metered taxis, twenty-four hours...

Dans le cas présent c'est Murray Hill.

J'aimerais savoir si la compagnie qui détient actuellement le service exclusif peut ou doit donner ce service de voitures avec taximètre. Est-ce que la compagnie appelle des taxis de Montréal? Êtes-vous au courant s'il y a d'autres taxis qui sont appelés à donner ce service additionnel? Selon vous, est-ce qu'on a besoin de ce surplus de service?

M. Asselin: On a appris par les journaux que Murray Hill appelait des taxis de Dorval de temps à autre, mais nous ne sommes pas en position d'affirmer cela. Nous pouvons dire qu'on ne nous a jamais appelés. Personnellement, je n'en ai jamais vus à la porte.

M. Valade: Un taxi qui va conduire un passager à Dorval, à moins qu'il n'ait été appelé, ne peut pas revenir avec un passager. Selon vous, est-ce qu'il aurait le droit de demeurer dans la zone de stationnement?

M. Asselin: Je ne le crois pas. A ce moment-là, on m'informe que la GRC intervient.

M. Valade: En vertu d'une clause du contrat?

M. Asselin: En vertu du contrat que vous avez en main.

Le président: Monsieur Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have only one very small supplementary but I think it should be asked because these gentlemen have been here all day and it is doubtful that they will be confronting us again.

I noticed there was a suggestion in one of the briefs that possibly this problem could be

[Interpretation]

opinion in this regard. I will quote the article in English because I do not have it in French.

The Chairman: I am sorry but would you please speak a bit louder, Mr. Valade.

Mr. Valade: I am referring to Article 14 of the contract which Murray Hill signed with the federal government.

Mr. Asselin: What date?

Mr. Valade: The contract was renewed in November, 1967. It is the latest contract which goes back to 1962, which expired in 1967, and was renewed in May, 1967, I believe. It is the same one but it was renewed. Under Article 14 this is what it says:

14. Que le détenteur du permis devra affecter audit aéroport un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de voitures, y compris des taxis, vingt-quatre heures...

In the present case it is Murray Hill.

I would like to know whether the Company which now has the exclusive service can or must give this car service with a taximeter. Does the Company call taxis in Montreal? Do you know whether any other taxis are called to provide this additional service? In your opinion, is there a need for this supplementary service?

Mr. Asselin: Through the newspapers we learned that Murray Hill called taxis from Dorval once in a while, but we are not in a position to state that. We can say that they never called us. Personally, I have never seen any at the airport door.

Mr. Valade: A taxi which delivers a passenger to Dorval, unless he has been called, cannot come back with a passenger. According to you, would he be entitled to remain in the parking area?

Mr. Asselin: I do not believe so. I am told that should this occur the RCMP would intervene.

Mr. Valade: Under a clause of the contract?

Mr. Asselin: Under the contract you have in hand.

The Chairman: Mr. Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président, j'ai une très brève question complémentaire. Je pense qu'on se doit de la poser, parce que ces messieurs sont ici depuis ce matin et je doute fort qu'ils reviennent comme témoins.

Dans un des mémoires, on a dit que ce problème pouvait peut-être être résolu si des

[Texte]

resolved if direct-line telephones were placed in the Dorval airport to the various taxi companies who wished to subscribe to this arrangement. Could I have a fast answer as to what the reaction would be?

The Chairman: This question was put by Mr. Rock just a few minutes ago, Mr. Pringle.

Mr. Pringle: I am sorry, I was not aware of it.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, I can give you a fast answer. As an additional service over and above the suggestions we make, we have no objection to it, and it might be of some assistance—but it certainly will not solve the present problem.

Le président: Messieurs, ceci termine notre période de questions. Je tiens à remercier M. Asselin, ainsi que les membres de Diamond et de Veterans.

M. Asselin: Monsieur le président, de la part de Diamond et de Veterans, j'aimerais vous remercier personnellement pour la façon dont vous avez conduit cette séance et remercier chacun des membres qui y ont participé.

We are very pleased with our reception and my principals have asked me to inform you that they are prepared to co-operate with you in any solution which you may determine in the interests of the public—and this is the only kind of solution of course that you will find.

We will have somebody here for the balance of your meetings for the next two or three days and if you need us we will be glad to answer any further questions in the light of other suggestions and evidence adduced before you.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: You are welcome Mr. Asselin. Thank you.

I now would like to call upon the West Island Transportation Limited. Mr. Rochette and Mr. Green, would you please come forward. I presume you all have copies of this brief.

The floor is all yours, Mr. Rochette, if you want to read your brief.

Mr. A. J. Rochette (President, West Island Transportation Limited): Mr. Chairman, I would like to introduce myself as Mr. Rochette, President of West Island Transportation Limited. On my right is our Secretary-Treasurer, Mr. Green.

[Interprétation]

téléphones à ligne directe étaient installés dans l'aérogare de Dorval pour différentes compagnies de taxis qui devraient y souscrire. Est-ce qu'on pourrait me répondre très rapidement?

Le président: La question a été posée par M. Rock, il y a à peine quelques instants, monsieur Pringle.

M. Pringle: Je regrette; je ne m'en étais pas aperçu.

M. Asselin: On peut y répondre facilement. Comme service additionnel en plus de ce que nous proposons, nous ne nous y opposons pas du tout, cela pourrait nous aider, mais cela ne résoudra pas le problème.

The Chairman: Gentlemen, this concludes our questioning and I want to thank Mr. Asselin along with the members of the Diamond and Veterans.

Mr. Asselin: Mr. Chairman, on behalf of Diamond and Veterans we would like to thank you personally for the way in which you handled this hearing and to thank each and every one of the members who participated.

Nous sommes très heureux de l'accueil que vous nous avez réservé, mais mes collègues me demandent de vous dire qu'ils sont prêts à collaborer afin de trouver une solution que vous pourriez déterminer dans l'intérêt du public. C'est le seul genre de solution que vous trouverez.

Nous aurons quelqu'un ici pour le reste de vos réunions au cours des deux ou trois prochains jours et, si vous avez besoin de nos services, nous nous ferons un plaisir de répondre à toute autre question que vous voudrez nous poser à la suite d'autres propositions ou témoignages dont vous serez saisis.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Nous vous remercions, monsieur Asselin.

Nous entendrons la *West Island Transportation Limited*, M. Rochette et M. Green. Je crois que vous avez tous votre copie de ce mémoire.

Vous avez la parole, monsieur Rochette, si vous voulez donner lecture de votre mémoire?

M. A. J. Rochette (président, West Island Transportation Limited): Monsieur le président, je voudrais me présenter: je suis M. Rochette, président de la *West Island Transportation Limited*. A ma droite, le secrétaire trésorier, M. Green.

[Text]

The brief we would like to present to you this afternoon, sir, reads as follows:

We present our request to place metered taxis for public use at or near the Montreal International Airport main arrival building in Dorval, Quebec. The present system has been outgrown by Canadian progress.

In 1941 at the opening of the airport the present City of Dorval was only 3,000 in population, with little industry and no established taxi operators. Air travel at that time was used basically by V.I.P.'s. Murray Hill Limousine Service Limited obtained the franchise to operate to and from the airport in this era and provided a very fine service.

With the development of industrial growth in Canada, air travel became more common and as larger aircraft were produced, so speed and economy controlled the traveller and has resulted in a general swing toward air travel. At the same time the communities in the West island area of Montreal have enjoyed tremendous domestic and industrial growth, and have, therefore, developed the required means of transportation according to the needs of the community.

The City of Dorval with its 22,000 odd population has 60 taxi permits to meet its requirements and should these needs grow the city fathers will provide sufficient to fulfill them.

When we compare the earlier aircraft with today's, we can see how the present system of taking passengers to and from the airport is outmoded.

In the early days aircraft arriving at Dorval with possibly 25 passengers could be adequately handled by Murray Hill. Nowadays, it is not uncommon to have 4 or 5 aircraft arriving in a few minutes with a total of 500 to 600 passengers. It is at this point the system breaks down by virtue of the protection given by the Department of Transport to the franchise holder, and the passengers are left to the mercy of available means of getting to their destination from the airport which are: to take Murray Hill Limousines and buses that are available; call local taxis; hail cruising taxis; or call friends to come and get them.

Analysis of the above shows the following. First, Murray Hill have changed from the limousine service to providing automobiles for hire, which are set up to charge rates to zoned areas. These rates are approximately 35 per cent higher than metered taxis, and during peaks of great demand two and three

[Interpretation]

Le mémoire que nous voudrions vous présenter cet après-midi est libellé comme suit.

Nous demandons par la présente l'autorisation de mettre des taxis à l'usage du public dans les environs immédiats du terminus de l'aéroport international de Montréal, à Dorval (Québec). Le système actuel est déplacé par le progrès du Canada.

En 1941, lors de l'ouverture de l'aéroport, la ville actuelle de Dorval ne comptait que 3,000 habitants, très peu d'industries et aucun service de taxi établi. A cette époque, l'avion était utilisé surtout par les hauts personnages. La *Murray Hill Limousine Service Limited* a obtenu la franchise du service à l'aéroport, et le service offert a été excellent.

Avec l'avènement de l'expansion industrielle au Canada, la popularité des voyages par avion a grandi et plus de gros avions sont entrés en service, ce qui fait que le voyageur dépendait de la rapidité et de l'économie; la fréquence des voyages par avion s'est accrue. Parallèlement, les communautés de l'ouest de l'Île de Montréal ont connu une expansion domestique et industrielle très importante, et on a donc mis en place les réseaux de transport nécessaires pour répondre aux besoins de la communauté. Avec ses 22,000 habitants, la Cité de Dorval a accordé 60 permis de taxi pour répondre aux besoins des citoyens et, si ses besoins augmentent, la Cité en accordera en nombre suffisant pour répondre à la demande.

Si nous comparons les débuts de l'avion à ce qu'il est aujourd'hui, on constate facilement que le système actuel de transport des passagers en provenance de l'aéroport et vers celui-ci est démodé.

Au début, les avions arrivaient à Dorval pour y déverser environ 25 passagers que pouvait facilement transporter la *Murray Hill*. De nos jours il n'est pas rare de voir quatre ou cinq avions arriver à quelques minutes d'intervalle et déverser de 500 à 600 passagers. C'est ici que le système s'effondre en vertu de la protection accordée par le ministère des Transports aux détenteurs de la franchise et que les passagers doivent se débrouiller pour se rendre de l'aéroport à leur destination, soit: en prenant les limousines et l'autobus *Murray Hill* disponibles; en appelant des taxis locaux; en utilisant les taxis en maraude; et en demandant à des amis de venir les chercher. Voici une brève analyse des moyens susmentionnés: 1. La *Murray Hill* a modifié son service: au lieu de ses limousines, elle offre des automobiles qu'elle loue selon un tarif de zone. Ces tarifs sont d'environ 35 p. 100 supérieurs au prix d'un voyage par taxi; durant les heures de pointe, deux ou

[Texte]

passengers are placed in one car and each party is charged the zone rate.

Second, as taxis are not permitted to park at the airport, only those who reside in Montreal are aware of the names and telephone numbers of the local taxis and phone. The yellow page taxis sheet is torn out of all phone books in the Airport. They are replaced occasionally by the Bell, but the next day they are gone again.

At this point the R.C.M.P. and Corp of Commissioners will permit the taxi to pick up the passenger, if he has the name of the person. Our company has 50 to 100 of these calls each day, while our capacity can be increased to meet the demand.

Third, cruising taxis account for a considerable number of pick-up passengers at the airport, even though it is against the law. Many things can be said of the means used by cruising taxis in obtaining passengers, which would not be complimentary, and somewhat slanderous, including the rates charged to the unsuspecting passenger.

If proper metered taxi service were made available at the airport, travellers could choose the zone rates of automobiles for hire or a metered rate or a bus rate and would meet the pocketbooks of all travellers; the cruising taxis would be virtually eliminated and all local taxis could easily handle the demand from the airport.

A word with reference to the permits on these taxis. All would be issued by the City of Dorval and therefore the demand controlled.

At present, Dorval permit holders to pick up passengers in Dorval and deliver them to their destinations anywhere and return empty. They are not permitted to pick up outside of Dorval, unless returning the customer to Dorval. The same law is applicable in most municipalities, and therefore it is logical that only the Dorval permit holders be granted this privilege of parking at the airport.

We are strongly opposed to Murray Hill Limousine Services Limited being permitted by the Department of Transport to subcontract their franchise with a metered taxi company of their choosing, and for a time permitting them to stand at the airport, and at present allowing them a direct telephone line between dispatching offices, while refusing other companies the privileges under the protection of the R.C.M.P.

[Interprétation]

trois passagers doivent partager le même voiture et chacun doit payer le tarif de zone.

2. Comme les taxis n'ont pas le droit de stationner à l'aéroport, seuls les résidents de Montréal connaissent les noms et numéros de téléphone des taxis locaux. (La page jaune concernant les taxis a été arrachée de tous les annuaires téléphoniques de l'aéroport). La Gendarmerie royale du Canada et le Corps des commissionnaires permettront aux taxis de prendre leurs passagers, si le chauffeur connaît le nom de son client. Notre compagnie reçoit de 50 à 100 appels de ce genre chaque jour, et nous pouvons accroître notre service pour répondre à la demande.

3. Les taxis en maraude prennent un nombre considérable de passagers à l'aéroport, même si cela est contraire à la loi. On pourrait dire bien des choses sur les moyens qu'utilisent les taxis en maraude pour obtenir des clients; cela ne serait pas très obligeant et même plutôt scandaleux, si l'on tient compte des tarifs que l'on impose aux passagers sans méfiance.

Si un service de taxi était offert à l'aéroport, les voyageurs pourraient choisir les tarifs de zone des automobiles offertes en location, un taxi ou un autobus ce qui répondrait aux moyens de tous les voyageurs; les taxis en maraude seraient virtuellement éliminés; et tous les taxis locaux pourraient facilement répondre à la demande de l'aéroport.

Quelques mots en passant sur ces permis de taxi. Tous seraient accordés par la Cité de Dorval; la demande serait donc contrôlée.

A l'heure actuelle, ceux qui détiennent un permis de Dorval prennent des passagers à l'aéroport pour les conduire à leur destination et retournent à vide. Ils n'ont pas le droit de prendre des clients à l'extérieur de Dorval, à moins qu'ils ne ramènent ceux-ci à Dorval. La même loi s'applique dans la plupart des municipalités, et il est donc logique que seuls les détenteurs de permis se voient accorder le privilège de stationner à l'aéroport.

Nous nous opposons fortement à ce que la *Murray Hill Limousine Services Limited* ait la permission du ministère des Transports d'accorder des sous-contrats de sa franchise à une compagnie de taxis de son choix, leur permettre de stationner quelque temps à l'aéroport, et leur accorde, à l'heure actuelle, le privilège d'une ligne téléphonique directe avec leur bureau d'origine, tout en refusant aux autres compagnies ce privilège sous la protection de la GRC.

[Text]

We appreciate the opportunity to submit our request and comments for your perusal.

Respectfully submitted by
West Island Transportation Limited.

Gentlemen, to that I have also attached as an appendix, a letter which we transmitted to the Regional Director of Air Services for the Department of Transport on June 17, 1969. This is self-explanatory and is not a part of this brief but an appendix to it.

The Chairman: Is it the wish of the Committee to have this letter appended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The first questioner is Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Rochette, would you explain briefly to the Committee what West Island Transportation Limited is and where you operate basically? It is out of the City of Dorval, I am led to believe?

Mr. Rochette: Yes, we have federal letters patent and our head office is shown as the City of Dorval. We constitute some 90-odd cars of which 30 are located in the City of Dorval.

Mr. Horner: Where are the other 60 located?

Mr. Rochette: The others are located in Pointe-Claire, Dollard des Ormeaux, Roxboro and Pierrefonds.

Mr. Horner: With regard to your brief, you suggest on page 3 that Muarry Hill today are subcontracting their franchise to a meter taxi company. Are they doing this right now?

Mr. Rochette: As I say, it is a suggestion. The phone is there; it can be examined, it is in their booth.

Mr. Horner: The phone is in their booth.

Mr. Rochette: Yes, sir, at the airport.

Mr. Horner: At the airport and it is a direct line to a taxi company.

Mr. Rochette: To a metered taxi company.

Mr. Horner: To a metered taxi company.

[Interpretation]

Nous vous remercions d'avoir bien voulu entendre notre demande et nos observations.

Respectueusement soumis,

West Island Transportation Limited.

Messieurs, sous forme d'appendice à ce mémoire j'ai ajouté le texte d'une lettre que nous avons transmise au directeur régional du service de l'air du ministère des Transports le 17 juin 1969. C'est un document qui s'explique de soi et ne fait pas partie de ce mémoire.

Le président: Le Comité désire-t-il que cette lettre soit imprimée en annexe au mémoire?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est M. Horner qui a la parole.

M. Horner: Monsieur Rochette, pourriez-vous expliquer brièvement au Comité ce que c'est que la *West Island Transportation Limited*, et quel secteur desservez-vous surtout? J'ai cru comprendre que vous opérez à l'extérieur de la Cité de Dorval.

M. Rochette: Oui, nous avons des lettres patentes du gouvernement fédéral et notre siège social y est indiqué comme étant à Dorval. Nous avons quelques 90 voitures dont 30 sont situées dans la Cité de Dorval.

M. Horner: Les 60 autres voitures où sont-elles situées?

M. Rochette: Les autres sont situées à Pointe-Claire, Dollard Desormeaux, Roxboro, et Pierrefonds.

M. Horner: Pour ce qui est de votre mémoire, vous dites à la page 3 que la *Murray Hill* aujourd'hui confie des sous-contracts de leur franchise à une compagnie de taxis munis de taximètres. Est-ce qu'ils le font à l'heure actuelle?

M. Rochette: Comme je l'ai dit, le téléphone est toujours là; vous pouvez le vérifier, il se trouve dans leur cabine.

M. Horner: Le téléphone se trouve dans leur cabine.

M. Rochette: Oui monsieur, à l'aéroport.

M. Horner: Il se trouve à l'aéroport et il s'agit d'une ligne directe avec une compagnie de taxis.

M. Rochette: A une compagnie dont les taxis sont munis de taximètres.

M. Horner: A une compagnie dont les taxis sont munis de taximètres.

[Texte]

Mr. Rochette: Yes, sir.

Mr. Horner: In a sense you are suggesting that this is an unfair advantage for that taxi company.

Mr. Rochette: Right, sir.

Mr. Horner: If a common taxi stand were permitted do you believe that it could be (a) fairly policed by the Department of Transport, and (b) that enough of a guarantee could be written in for the travelling public that there would be taxi service available at all times?

Mr. Rochette: Yes, I believe so. If you take into consideration that taxi services are just like aircraft or like buses or like any other media where they are constantly on the move as soon as they are free they can be detailed or sent to various locations all by radio.

Mr. Horner: In your whole brief you are suggesting that the airport at Dorval be available only to Dorval taxicabs. Am I correct in assuming that?

Mr. Rochette: Dorval taxi permit holders, yes.

Mr. Horner: Dorval taxi permit holders. Do you really think there are enough permit holders in Dorval? You suggested 60 at the beginning of your brief.

Mr. Rochette: No, sir, I said there are 60 and that you can be sure in accordance with statements made by the city fathers recently that they would add the necessary amount of equipment or the necessary permits to meet the demand in that area.

Mr. Horner: Suppose the contract was broken down into two categories and allowed Murray Hill to continue to operate what they call their autobus service to downtown Montreal and the other category was to provide a taxi service how many taxis do you think it would take to operate out of the Dorval airport on a 24-hour basis?

Mr. Rochette: I do not think the suggestion is made here that we eliminate the limousine service as it presently exists

Mr. Horner: No, I am not suggesting that it be eliminated either. I am suggesting we allow it to continue but have two contracts

[Interprétation]

M. Rochette: Oui monsieur.

M. Horner: Dans un certain sens vous êtes en train de dire que ceci constitue un désavantage pour cette compagnie de taxis.

M. Rochette: Exactement monsieur.

M. Horner: Si on les autorisait à avoir un poste en commun, croyez-vous: a) que le ministre des Transports pourrait raisonnablement en assurer le fonctionnement, et b) qu'une assez bonne garantie pourrait être prévue pour que le public puisse disposer d'un service de taxis en tout temps

M. Rochette: Oui, je le crois bien. Si l'on tient compte que les services de taxi peuvent être comparés aux avions, aux autobus ou à tout autre moyen de transport où ils font constamment le service, dès qu'ils sont libres, ils peuvent être affectés ou convoyés à d'autres endroits, et tout cela peut se faire par radio.

M. Horner: Dans votre mémoire vous proposez que l'aéroport de Dorval ne soit desservi que par les taxis de Dorval. Ai-je bien compris cela

M. Rochette: Aux détenteurs de permis de taxi de Dorval, oui.

M. Horner: Aux détenteurs de permis de taxi de Dorval dites-vous. Croyez-vous vraiment qu'il y a suffisamment de détenteurs de permis à Dorval? Au commencement de votre mémoire vous avez dit qu'il y en avait 60.

M. Rochette: Non monsieur, j'ai dit qu'il y en avait 60 et que vous pouvez être assuré que selon les déclarations faites par les conseillers municipaux, tout récemment, ils ajouteraient tout l'équipement nécessaire ou les permis pour répondre aux exigences dans ce secteur.

M. Horner: En supposant que le contrat était réparti en deux catégories et qu'il permettait à Murray Hill de poursuivre l'exploitation de leur service d'autobus vers le centre-ville de Montréal et que l'autre catégorie consistait à assurer un service de taxis combien de taxis croyez-vous seraient requis pour assurer le service de l'aéroport de Dorval 24 heures par jour?

M. Rochette: Je ne crois pas avoir dit que le service limousine tel qu'il est en ce moment devrait être éliminé.

M. Horner: Je ne le propose pas non plus. Je propose plutôt de le maintenir, mais d'avoir deux contrats à la place d'un seul; l'un

[Text]

instead of one; one for the limousine service and the autobus and the other for...

Mr. Rochette: I could estimate possibly that 40 or 50 extra cars might be needed in that particular area on a continual basis.

Mr. Horner: I have just one further question. You suggested in the beginning of your brief that actually Murray Hill have graduated from a limousine service to a taxi service, slowly but surely.

Mr. Rochette: I do not know if it is a graduation, sir. It may be...

Mr. Horner: An evolution.

Mr. Rochette: ...more of an evolution. Sometimes we use references for what we believe to be items. When I hear the word "limousine" I think of a big Cadillac which is a beautiful piece of equipment and something that is used for weddings and funerals. VIPs use them regularly and I think they are absolutely essential. However, today there is no such equipment being made available to the public at Dorval except in certain exceptional circumstances and basically their equipment is no different than that of a metered taxi. It is identical.

Mr. Horner: I have no further questions at this time.

Mr. Valade: Do they have more room?

Mr. Rochette: No sir, it is the same vehicle.

The Vice-Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: If I understood correctly, sir, you suggested that all the cabs that would use this common stand for metered cabs at the airport would have to have Dorval permits, is that correct?

Mr. Rochette: Yes, sir, that was my suggestion.

Mr. Allmand: Do you feel that the cabs that use this common stand should pay some kind of a concession rate?

Mr. Rochette: Absolutely.

Mr. Allmand: I see. You are willing to do that. If we were to recommend this, obviously there would be a cut into the business that Murray Hill is doing and they probably would want changes in their contract with the Department of Transport which might affect

[Interpretation]

pour le service de limousine et d'autobus et l'autre pour un service de taxis munis de compteurs.

M. Rochette: Je dirais que peut-être 40 à 50 voitures supplémentaires seraient nécessaires dans ce secteur de façon permanente.

M. Horner: J'ai une autre question à poser. Vous avez dit au début de votre mémoire qu'en fait *Murray Hill* a passé graduellement d'un service de limousines à un service de taxis lentement mais sûrement.

M. Rochette: Je ne saurais dire si cela s'est fait de façon graduelle monsieur. Il se peut...

M. Horner: C'est plutôt une évolution.

M. Rochette: C'est plus qu'une évolution. Nous utilisons des termes pour expliquer un certain article. Lorsque j'entends le mot «limousine» je pense immédiatement à une grosse Cadillac qui est une belle voiture et dont on se sert pour des mariages ou pour des funérailles. Les personnalités importantes s'en servent régulièrement et je pense qu'elles sont absolument essentielles. Cependant aujourd'hui des automobiles luxueuses de ce genre ne sont pas mises à la disposition du public à Dorval sauf dans des circonstances exceptionnelles mais essentiellement les voitures dont ils se servent ne diffèrent pas d'un taxi muni d'un compteur. C'est identique.

M. Horner: Je n'ai pas d'autre question à poser pour le moment.

M. Valade: Sont-elles plus spacieuses?

M. Rochette: Non monsieur, c'est exactement le même genre d'automobile.

Le vice-président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Si je comprends bien monsieur, vous avez dit que tous les taxis qui utilisent ce poste en commun destiné aux taxis munis de compteurs à l'aéroport devraient détenir un permis délivré par Dorval, est-ce exact?

M. Rochette: Oui monsieur, c'est ce que j'ai dit.

M. Allmand: Croyez-vous que les taxis qui utilisent ce poste en commun devraient payer une sorte de taux de concession?

M. Rochette: Absolument.

M. Allmand: Je vois. Vous êtes prêt à le faire. Si jamais nous en faisons la recommandation, il est clair que les affaires de *Murray Hill* diminueraient, et ils voudront probablement que certaines modifications soient apportées à leur contrat avec le ministère des

Texte]

the guaranteeing of service. How could you guarantee service in all weather and at all times of the day and night if there were such a common stand as you have suggested

Mr. Rochette: We are, as indicated, a local company and we have to return empty to Dorval. We do not have the privilege of being able to pick up our passengers anywhere other than Dorval and when we have a passenger going out of Dorval that car returns to Dorval.

As a matter of interest in facts and figures we have estimated that the average call that our company handles is in the neighbourhood of 15 minutes, taking in the long and the short, and if you divide this by the number of permits that are available, that means there could be a car available within every 10 or 15 seconds. They can come in bigger clogs, but you are talking about a progressive affair that is suddenly becoming available on a continual basis.

Mr. Allmand: How many cabs do you have in Dorval now, did you say?

Mr. Rochette: Thirty and sixty permits all together, at the moment.

Mr. Allmand: What is the total number of taxis?

Mr. Rochette: Sixty.

Mr. Allmand: There are 60 cabs in all of Dorval.

Mr. Rochette: Yes.

Mr. Allmand: You mentioned in your brief that often 300 to 400 passengers come in at one time. I can see the possibility of the entire 60 cabs being spread from Park Extension to Ville D'Anjou. Sure, they have to come back to Dorval, but while they are out doing this other work, if there are only Dorval permits permitted there, how are you going to guarantee service unless you increase the number of permits.

Mr. Rochette: I would probably estimate that of the 500 or 600 passengers that I said would have arrived a considerable portion of them would go in by bus. Another large portion of them would go in by the limousine service and the balance would take the metered taxis. We are not talking about moving 600 passengers.

Mr. Allmand: You were here today when Diamond and Veterans presented their brief in which they suggested a supervised stand

[Interprétation]

Transports, ce qui pourrait affecter la garantie du service. Comment pourriez-vous garantir le service en tout temps et à toute heure de la journée ou de la nuit s'il y avait un poste en commun comme vous l'avez proposé.

M. Rochette: Comme nous l'avons indiqué, nous sommes une compagnie locale, et il nous faut revenir à vide à Dorval. Nous n'avons pas le privilège de pouvoir prendre des passagers ailleurs qu'à Dorval et lorsque nous avons un passager qui quitte l'aéroport, cette voiture retourne à Dorval.

Pour ce que est des faits et des chiffres nous avons prévu que la durée moyenne d'un voyage effectué par une voiture de notre compagnie est d'environ 15 minutes, et si l'on répartit ceci entre le nombre de permis qui ont été délivrés, cela veut dire qu'il y aurait une voiture disponible toutes les 10 ou 15 secondes. Ces appels peuvent nous parvenir en masse, mais vous parlez d'une affaire progressive qui devient soudainement disponible de façon permanente.

M. Allmand: Combien de taxis y a-t-il présentement à Dorval?

M. Rochette: 30, et 60 permis en tout, en ce moment.

M. Allmand: Combien de taxis y a-t-il en tout?

M. Rochette: 60.

M. Allmand: Il y a 60 taxis en tout à Dorval.

M. Rochette: Oui.

M. Allmand: Vous avez mentionné dans votre mémoire que bien souvent 300 ou 400 passagers arrivent en même temps. Je peux voir la possibilité d'une file de 60 taxis allant de Parc Extension à Ville d'Anjou. Certainement, ils doivent revenir à Dorval, mais pendant qu'ils sont en train de transporter ces passagers, si l'on n'autorisait que les permis délivrés par Dorval, comment peut-on garantir le service à moins d'augmenter le nombre de permis?

M. Rochette: Je dirais probablement que des 500 ou 600 passagers qui arriveraient, une bonne partie se servirait de l'autobus. Une autre bonne partie se servirait du service de limousine et le reste prendraient des taxis munis de compteur. Nous n'avons pas l'intention de transporter 600 passagers.

M. Allmand: Vous étiez présent aujourd'hui lorsque les compagnies *Diamond* et *Veterans* ont présenté leurs mémoires dans lesquels ils

[Text]

under the supervision of those two companies or other larger companies. What is your reaction to that suggestion made by Diamond and Veterans? Do you feel it would cause conflict?

Mr. Rochette: I think there is a lot to be learned in this department. If aircraft normally took off and arrived with the same number of passengers, I could understand cars coming in from Montreal with passengers, going on to common stands, waiting for passengers and returning them to Montreal. It is not too uncommon to go into the airport and find Murray Hill limousines, 170 cars, sitting there for an hour or an hour and a half without moving at all. I cannot visualize, in all sincerity, the metered taxis sitting on a common stand in the airport for one hour or one hour and a half without moving.

Mr. Allmand: Do I understand you to say you cannot visualize a situation as was proposed by Diamond and Veterans this afternoon?

Mr. Rochette: Not working to the fullest satisfaction of the needs of the Department, no.

Mr. Allmand: I see. You feel that it would not be practical, is that what...

Mr. Rochette: The customer has a demand for a taxi and the driver makes sure he goes where the demand is. If there is no demand at point A, then he is going to move on to the next point where there is a demand.

Mr. Allmand: You are implying that if there is no demand at the airport for these Diamond and Veterans cabs, they will go off to places in Montreal where they can get the business.

Mr. Rochette: Absolutely.

Mr. Allmand: Of course, I have the same doubt, sir, about the fact that you people could also guarantee the service.

Mr. Rochette: Absolutely, except that we have to go home, which is Dorval.

Mr. Allmand: That is right. That is all the questions I have for the time being.

The Vice-Chairman: Mr. Skoreyko?

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, through you I would like to ask Mr. Rochette some questions. First of all, he said that his company has 50 to 100 of these calls each day—this

[Interpretation]

proposaient la création d'un poste dont la surveillance serait confiée à ces deux compagnies ou à d'autres plus grandes. Que pensez-vous de la proposition faite par *Diamond* et *Veterans*? Croyez-vous qu'il y aurait conflit

M. Rochette: Nous avons beaucoup d'apprendre dans ce domaine. Si les avions décollaient et atterrissaient normalement avec le même nombre de passagers, je verrais très bien des voitures venant de Montréal transportant des passagers et aller prendre place au poste d'attente pour prendre des passagers et retourner à Montréal. C'est à peu près chose courante d'arriver à l'aéroport et d'y trouver des limousines de *Murray Hill*, 170 voitures, en train d'attendre une heure ou une heure et demie sans bouger. En toute sincérité je ne peux m'imaginer des taxis munis de compteur prendre place au poste commun à l'aéroport et attendre une heure ou une heure et demie sans aller quelque part.

M. Allmand: Dois-je comprendre par là que vous ne pouvez concevoir une situation telle que proposée par les Compagnie *Diamond* et *Veterans* cet après-midi?

M. Rochette: S'ils ne satisfont pas entièrement aux besoins du Ministère, non.

M. Allmand: Je vois. Vous croyez que ça ne serait pas pratique, c'est ce que vous...

M. Rochette: Le client demande un taxi et le chauffeur se dirige là où la demande existe. S'il n'y a pas de demande au point A, il s'en va ailleurs là où la demande existe.

M. Allmand: Vous voulez dire que s'il n'y a pas de client à l'aéroport pour les compagnies *Diamond* et *Veterans* ils s'en iront ailleurs à Montréal où ils peuvent avoir du travail.

M. Rochette: Absolument.

M. Allmand: Certainement, j'éprouve les mêmes doutes, monsieur, quant au fait que vous autres également pourriez garantir le service.

M. Rochette: Absolument, mais nous restons à la base, qui en l'occurrence est Dorval.

M. Allmand: C'est exact. Je n'ai pas d'autre question pour le moment.

Le vice-président: Monsieur Skoreyko?

M. Skoreyko: J'aimerais, monsieur le président, par votre entremise poser quelques questions à M. Rochette. Tout d'abord, il a dit que sa compagnie traitait chaque jour de 50 à

[Texte]

refers to calls for passengers from the airport. Earlier on page 1 he said:

...4 or 5 aircraft arrive in a few minutes with a total of 500 to 600 passengers.

When he went on to say:

Our company has 50 to 100 of these calls each day...

I am assuming that these originate from these flights.

Mr. Rochette: Yes.

Mr. Skoreyko: You said:

...our capacity can be increased to meet the demand.

Are you suggesting to this Committee that you can meet the demand for those passengers travelling to Dorval and the adjacent area or for the entire metropolitan area of Montreal? In other words, you are saying that West Island Transportation Limited can be the sole taxi operation out of the airport. You are capable of doing that, are you?

Mr. Rochette: Not with 30 cars, no sir.

Mr. Skoreyko: No, no.

Mr. Rochette: Yes, conceivably it could be possible, but we were referring basically to the 60 Dorval permit holders which could be increased accordingly.

Mr. Skoreyko: Are you saying to this Committee that you are prepared to look after the metered taxi needs of the entire City of Montreal?

Mr. Rochette: No, of the passengers arriving at Dorval. We do not go into Montreal and pick up passengers for the airport.

Mr. Skoreyko: Then are you saying that the 60 cars you presently have would not be adequate to look after those passengers arriving for the City of Dorval alone and you are prepared to put on additional units?

Mr. Rochette: There are more than ample to handle Dorval, but somewhere along the line we have become a little confused. I did not designate where these passengers may be going. Whatever passengers want metered taxi service we can take out of the airport to whatever destination they wish to go to. Whether it be Dorval, St. Anne de Bellevue or Repentigny at the other end of the Island, is immaterial.

[Interprétation]

100 appels, il s'agit d'appels provenant de passagers de l'aéroport. Plus tôt à la page 1 il dit:

...4 ou 5 avions peuvent atterrir dans l'intervalle de quelques minutes avec un total de 500 à 600 passagers.

Ensuite il dit:

Notre compagnie traite de 50 à 100 appels chaque jour...

Je présume que ces appels proviennent de ces mêmes vols.

M. Rochette: Oui.

M. Skoreyko: Vous avez dit:

...nous pouvons augmenter notre capacité pour faire face à la demande.

Voulez-vous dire que ce Comité peut ou veut faire face à la demande des voyageurs qui arrivent à Dorval et aux environs ou est-il question de toute la région métropolitaine de Montréal? Autrement dit vous dites que la *West Island Transportation Limited* peut se charger de tout le service de taxi de l'aéroport. Et en êtes-vous capable?

M. Rochette: Pas avec 30 automobiles, monsieur.

M. Skoreyko: Non, non.

M. Rochette: Oui, cela pourrait être possible, mais il était principalement question des détenteurs des 60 permis de Dorval, qui pourraient être augmenté éventuellement.

M. Skoreyko: Êtes-vous disposé à répondre aux besoins en taxis munis d'un compteur pour toute la ville de Montréal?

M. Rochette: Non, je parle des passagers qui arrivent à Dorval. Nous n'allons pas à Montréal pour prendre des passagers à destination de l'aéroport.

M. Skoreyko: Puis vous dites que les 60 voitures que vous avez présentement ne suffiraient pas pour répondre aux besoins des passagers qui arrivent uniquement à la ville de Dorval, et que vous êtes disposé à ajouter d'autres voitures?

M. Rochette: Il y en a suffisamment pour desservir Dorval, mais il y a quelque part une certaine confusion. Je n'ai pas indiqué la destination vers laquelle se dirigeaient ces passagers. Nous pouvons assurer un service de taxi muni d'un compteur à tout passager qui quitte l'aéroport vers n'importe quelle destination. Qu'il veuille aller à Dorval, à Sainte-Anne de Bellevue, ou à Repentigny à l'autre côté de l'île ne pose pas de problème.

[Text]

Mr. Skoreyko: Or Montreal?

Mr. Rochette: Or Montreal—we pass right through it then.

Mr. Skoreyko: You are saying that with 60 cars presently at your disposal and an additional 40 or 50—I think that was your answer in response to Mr. Horner's question...

Mr. Rochette: Yes.

Mr. Skoreyko: ...that these 110 cars, supposedly, would take care of all the metered taxi needs at the Dorval airport.

Mr. Rochette: I believe so, but with the opening of Ste Scholastique and so on this could vary. It might vary 10 cars one way or the other. In other words, it can be controlled by the council in the City of Dorval.

Mr. Skoreyko: You are prepared to give the Department of Transport then the necessary guarantees that the 110 cars you are talking about will adequately provide that service.

Mr. Rochette: Or more, or less.

Mr. Skoreyko: Well, how much more? We had a representation here this afternoon that had 2,100 cars at their disposal.

Mr. Rochette: The requirements for our business at the moment in accordance with the City of Dorval is approximately 60 cars. We estimate that to take care of the business we have and our competitor's in the City of Dorval, it takes approximately 60 permit holders.

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. Rochette: We have several contracts with Department of Transport lessees but we do not have permission to go into the airport for metered taxi passengers. Now that difference, if permitted to go in there and complement the Murray Hill equipment, I would estimate to be no more than 40 or 50 extra units. That is an estimate.

Mr. Skoreyko: And that would adequately look after the entire needs?

Mr. Rochette: I would think so.

Mr. Skoreyko: Then I suggest that the two firms that were here today offered us quite a package and we should seriously consider it.

You say that:

[Interpretation]

M. Skoreyko: Ou Montréal?

M. Rochette: Ou Montréal, par conséquent nous traversons l'île.

M. Skoreyko: Vous dites qu'avec les 60 voitures que vous avez en ce moment à votre disposition et 40 ou 50 autres, c'est ce que vous avez répondu à la question de M. Horner...

M. Rochette: Oui.

M. Skoreyko: ...que ces 110 voitures suffiraient pour ainsi dire aux besoins en taxis munis de compteur à l'aéroport de Dorval.

M. Rochette: Je le crois bien, mais avec les projets de Sainte-Scholastique cela pourrait varier. Disons en moyenne 110 voitures. Autrement dit, ceci peut être contrôlé par le Conseil municipal de la Cité de Dorval.

M. Skoreyko: Par conséquent vous êtes disposé à garantir au ministère des Transports que les 110 voitures dont vous parlez seront suffisantes pour assurer ce service.

M. Rochette: Plus ou moins.

M. Skoreyko: Eh bien combien? Nous avions cet après-midi certaines firmes qui disposaient de 2100 voitures.

M. Rochette: Ce que nous avons besoin à l'heure actuelle en ce qui concerne la ville de Dorval c'est 60 voitures environ. Nous croyons que pour nous occuper de nos affaires et de celles de nos concurrents dans la ville de Dorval, il faudra environ 60 détenteurs de permis.

M. Skoreyko: Oui.

M. Rochette: Nous avons plusieurs contrats avec des concessionnaires du ministère des Transports, mais nous n'avons pas l'autorisation d'aller à l'aéroport pour cueillir des passagers qui demandent des taxis munis de compteur. J'estime que l'on aurait besoin que de 40 ou 50 unités supplémentaires si l'on nous permettait d'y aller et de suppléer au service de Murray Hill. Ce n'est là qu'une approximation.

M. Skoreyko: Et cela répondrait à tous les besoins?

M. Rochette: Je le crois bien.

M. Skoreyko: Je dirai alors que les deux compagnies qui étaient ici aujourd'hui nous ont fait une assez bonne offre et nous devrions sérieusement la prendre en considération.

Vous dites que:

[Texte]

We are strongly opposed to Murray Hill Limousine Services Limited being permitted by the Department of Transport to sub-contract their franchise with a metered taxi company of their choosing...

This is a charge that you are making against Murray Hill and I wonder if that is really a fair charge when it was not made by other people this afternoon. I do not suppose it is necessary to substantiate that charge to this Committee. If that is the case it is grossly unfair, but I will not elicit any further comment on that.

Mr. Rochette: I believe you will find the supplementary letter fairly well covers that entire situation.

Mr. Skoreyko: Yes, we have the copy here.
Mr. Chairman thank you. I will pass.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if the witness could indicate whether or not they have given any thought to the Ste Scholastique problem when it comes up and, if they have, could he comment on it and, if not, it is all right.

Mr. Rochette: No, we have not given any consideration at all to it.

Mr. Forrestall: Can I ask you a brief question—and again I would ask the Chairman to exercise his discretion in my asking it. There has been considerable difficulty, particularly in Montreal, over this particular problem. Mr. Chairman, could I ask the witness if he would comment on whether or not the continuation of this particular situation for a protracted period—and I mean not just for a year or a few more months—by a decision, for example, of this Committee to uphold the philosophy which underlies the existing exclusive type of arrangement with Murray Hill would result in continued problems such as we have seen in the recent past.

The Chairman: Mr. Forrestall, you are asking for a judgment by the witness—and I do not think your question should be allowed.

Mr. Forrestall: There is no question about that, I was. I accept your ruling.

I wonder if the witness could elaborate on one or two fairly broad statements that they made in their brief. I will not ask you if you are a lawyer.

Mr. Rochette: I am not.

[Interprétation]

Nous nous opposons fortement à ce que le ministère des Transports permette à la *Murray Hill Limousine Services Limited* de confier des sous-contrats de la franchise à une compagnie de taxi de leur choix disposant de taxis munis d'un compteur...

C'est une accusation que vous portez contre la compagnie *Murray Hill* et je me demande si c'est réellement juste de porter de telles accusations lorsque personne d'autre n'en a fait cet après-midi. Je ne vois pas la nécessité de prouver ces accusations devant ce Comité. S'il en est ainsi c'est vraiment injuste, mais je n'y ajouterai rien d'autre.

Mr. Rochette: Je crois que vous vous apercevrez que la lettre explique bien ce qu'il en est.

Mr. Skoreyko: Oui, nous avons la copie ici. Merci monsieur le président je vous passe la parole.

Le président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Je me demande, monsieur le président, si le témoin pourrait nous dire si oui ou non ils ont songé au problème de Sainte-Scholastique lorsqu'il se présentera, et s'ils l'ont fait, pourrait-il nous en parler, si non je n'y insisterai pas.

Mr. Rochette: Non, nous n'y avons pas du tout songé.

Mr. Forrestall: Puis-je poser une question brève, et une fois de plus je demanderais au président de faire preuve de discrétion. Il y a eu beaucoup de difficultés à Montréal surtout, à propos de ce problème en particulier. Monsieur le président, puis-je demander au témoin de nous dire si oui ou non le maintien de cette situation particulière pour une période donnée, et par là je ne veux pas dire un an ou plusieurs mois par une décision, par exemple, de ce Comité de maintenir la philosophie qui donne à *Murray Hill* l'exclusivité d'un arrangement de ce genre, aurait pour résultat l'éternisation des problèmes tels que ceux que nous avons connus tout récemment.

Le président: Monsieur Forrestall, vous demandez au témoin d'exprimer une opinion, et je ne pense pas que cette question devrait vous être permise.

Mr. Forrestall: Il n'en est pas question. J'accepte votre décision toutefois. Je me demande si le témoin pourrait nous expliquer un ou deux passages des déclarations qui se trouvent dans le mémoire. Je ne vous demanderai pas si vous êtes un avocat.

Mr. Rochette: Je ne le suis pas.

[Text]

Mr. Forrestall: I will just ask you on the basis of your own experience as an operator of taxi-cabs if you would comment on the jurisdictional question that has come up, perhaps in the context of your understanding of the workings of the law in the Province of Quebec and whether or not this Committee or the federal government would be the final arbitrator in this issue—that is to say, whether or not it should be thrown wide open, whether or not the final jurisdiction should lie with the City of Dorval within which confines the airport is located, with the province, or is the federal authority the final arbitrator in your opinion.

Mr. Rochette: I heard comments here this afternoon from this Committee that the federal Department will carry out certain responsibilities provided they are in accordance with and do not oppose provincial and municipal by-laws and regulations, and from this point of view, whether it be legally right or wrong, I am not in a position to say. But if it is the policy of the Department of Transport not to contradict or oppose provincial and municipal laws, then I would believe that the City of Dorval would have judicial rights over this particular type of operation.

Mr. Forrestall: Just to clarify in my own mind, is it not also possible for a Montreal-based operation to secure permits in the City of Dorval for the operation of taxis.

Mr. Rochette: It is possible for anyone to procure permits provided they are available, and they would be governed by the municipal by-laws of that city.

Mr. Forrestall: In the event the policy was changed and a decision was made to put a total package up for tender, would your Company be interested in submitting a tender on a total transportation package?

Mr. Rochette: No, sir.

Mr. Forrestall: No?

Mr. Rochette: Not at this time.

Mr. Forrestall: Would you be interested in tendering if the package was split, as Mr. Horner mentioned?

Mr. Rochette: Yes, we would.

Mr. Forrestall: Then we are clear on your position: you are interested only in the additional revenue and the additional business as it reflects on your own operation and, according to your brief, as it meets what you understand to be a need of the travelling public.

[Interpretation]

M. Forrestall: Étant donné votre propre expérience en qualité d'opérateur de taxi, je vous demanderais de nous faire un commentaire sur une question d'ordre juridique qui s'est posée, peut-être dans le contexte de votre façon de voir l'application de la loi dans la province de Québec, et si oui ou non ce Comité ou le gouvernement fédéral serait l'arbitre définitif pour régler cette question, autrement dit, si oui ou non cette question devrait être discutée ouvertement; si oui ou non la décision finale devrait venir de la Cité de Dorval, dans les limites de laquelle l'aéroport est situé, de la province ou si l'autorité fédérale en est l'arbitre définitif.

M. Rochette: J'ai entendu cet après-midi plusieurs commentaires faits par ce Comité à l'effet que le ministère fédéral assumerait une certaine responsabilité pourvu que cela se fasse dans le cadre des lois provinciales et des règlements municipaux, et de ce point de vue si cela est juste ou injuste sur le plan juridique, je ne suis pas en mesure de le dire. Mais si la politique du ministère des Transports consiste à ne pas contredire ou s'opposer aux lois provinciales des règlements municipaux, alors je serais porté à croire que la Cité de Dorval aurait des droits juridiques sur ce genre d'exploitation.

M. Forrestall: Pour rendre la question plus claire, une société établie à Montréal même peut-elle obtenir des permis pour l'exploitation de taxis dans la ville de Dorval?

M. Rochette: N'importe qui peut se procurer des permis pourvu qu'il y en ait et ils seraient régis par les règlements municipaux de cette ville.

M. Forrestall: Si la politique changeait et au cas où une décision était prise pour soumissionner toute l'affaire, votre compagnie serait-elle disposée à faire une offre pour l'ensemble de la question des transports?

M. Rochette: Non monsieur.

M. Forrestall: Vous dites non?

M. Rochette: Pas pour le moment.

M. Forrestall: Feriez-vous une offre si la concession était partagée, comme l'a mentionné M. Horner?

M. Rochette: Oui, nous le ferions.

M. Forrestall: Donc nous voyons très bien ce qui vous intéresse: ce qui vous intéresse sont des revenus des affaires supplémentaires telles qu'elles se reflètent sur votre propre entreprise et selon votre mémoire, dans la mesure que cela rencontre les besoins du public.

[Texte]

Mr. Rochette: That is right. We are prepared to pay for this particular privilege.

Mr. Forrestall: You say on page 2 of your brief, down very near the bottom where you are talking about cruising taxis accounting for a considerable portion of business, and I quote, "and somewhat slanderous, including the rates charged the unsuspecting passenger." Would you care to elaborate on that?

Mr. Forrestall: Only to the point of possibly explaining to the Committee what a cruising taxi is.

I understand what a cruising taxi is—I think we all do—but what about "the rates charged the unsuspecting passenger"?

Mr. Rochette: We have had unsuspecting passengers paying as much as \$12 and \$15 to come downtown.

Mr. Horner: Because the meter is not running.

Mr. Rochette: No meter, just a flat rate pick-up and that is it.

Mr. Forrestall: Pick-up and drop-off at \$12 and \$15. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

I see in the second paragraph on page 2 of the brief that the yellow page taxi sheet is torn out of all phone books in the Airport. Now when this Committee goes out to view the actual facilities at the airport here can we expect these yellow pages to be missing?

Mr. Rochette: Unless someone knows that the Committee is coming and they get to the Bell first. They change them occasionally but they do not last too long.

Mr. Skoberg: You say on page three that Murray Hill is permitted by the DOT to subcontract their franchise. Under those conditions, do you have any idea why the yellow pages would be torn out? If they are allowed to subcontract their franchise and you are not included, nor were the people on the previous brief included...

Mr. Rochette: I would not say that Murray Hill tear out the yellow pages.

[Interprétation]

M. Rochette: C'est exact. Nous sommes disposés à payer le prix de ce privilège en particulier.

M. Forrestall: Vous dites à la page 2 de votre mémoire, tout près du fond de la page où vous dites que les taxis qui voyagent représentent une assez grande portion des affaires, et je cite: «et quelque peu désobligeante, y compris les taux exigés des voyageurs.» Pourriez-vous nous dire quelque chose là-dessus?

M. Forrestall: Simplement pour expliquer au Comité ce que veut dire un taxi ambulant.

Je comprends bien ce que veut dire un taxi ambulant, et je pense que tout le monde le sait, mais que pensez-vous «des taux exigés» des passager peu méfiants?

M. Rochette: Nous avons eu des passagers peu méfiants payer jusqu'à \$12 et \$15 pour aller à Montréal.

M. Horner: Parce que le taximètre ne fonctionnait pas.

M. Rochette: Pas de taximètre, simplement un taux fixe et c'est tout.

M. Forrestall: Cueillir et déposer à \$12 et \$15. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président, je lis au second paragraphe de la page 2 du mémoire que les pages jaunes indiquant les numéros de téléphone des compagnies de taxis dans les bottins téléphoniques à l'aéroport sont déchirées. Lorsque ce Comité devra se rendre à l'aéroport pour se rendre compte sur place des installations, croyez-vous que ces pages jaunes n'y seront pas?

M. Rochette: A moins que quelqu'un sache que le comité s'en vient et communique avec le Bell. On les change à l'occasion mais elles ne restent pas très longtemps.

M. Skoberg: A la page 3 vous dites que la Murray Hill est autorisée par le ministère des Transports de donner des sous-contrats en vertu de leur franchise. Dans de telles conditions alors, est-ce que vous avez une idée de la raison pour laquelle on déchire ces pages jaunes des annuaires? Si la Murray peut donner des sous-contrats, et que vous ne recevez pas ces sous-contrats ni les gens qui vous précédaient...

M. Rochette: Je ne dirais pas que c'est la Murray Hill qui enlève ces pages jaunes.

[Text]

Mr. Skoberg: ...what purpose would there Committee is concerned?

Mr. Rochette: All I know is that many, many of our customers come in and tell us that they may forget our number and decide to look for it in the telephone book in order to call us, and they say that the page is missing.

Mr. Skoberg: Have you personally checked this?

Mr. Rochette: Oh, yes, many times.

Mr. Skoberg: In fact, what you have here is correct.

Mr. Rochette: Yes, many times.

Mr. Skoberg: The other questions I had in mind have been asked. Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I would like Mr. Rochette to clarify something he said when he was being questioned by Mr. Skoreyko.

You stated that the Council of the City of Dorval would increase the permits in order to provide the proper number of taxis if the Dorval taxis were allowed to operate directly at the airport.

Mr. Rochette: That is our understanding, yes.

Mr. Rock: When Mr. Skoreyko was first questioning you the dialogue did not seem to get into the proper perspective, and I first want to clarify that the Council of the City of Dorval are prepared to increase the number of permits necessary to provide proper services if the taxis of Dorval are allowed to operate directly at the airport. Is your answer yes or no to that?

Mr. Rochette: That is correct.

Mr. Rock: The nodding of the head does not register on the tape. According to your brief, as a Dorval taxi operator you are opting for the right to pick up passengers rather than having Murray Hill make a deal with you or any other taxi firm in the area?

Mr. Rochette: Oh, absolutely.

Mr. Rock: In other words, you object to Murray Hill having the right to make a deal

[Interpretation]

M. Skoberg: Alors pourquoi enlève-t-on ces pages jaunes où il y a la liste des taxis, en ce qui concerne le Comité.

M. Rochette: Tout ce que je sais, c'est que la plupart de nos clients nous disent qu'ils ont oublié notre numéro de téléphone et qu'ils ont cherché notre numéro de téléphone pour nous téléphoner et ils constatent que la page de taxis manque.

M. Skoberg: Vous l'avez vérifié vous-même?

M. Rochette: Oui, plus d'une fois.

M. Skoberg: D'ailleurs, c'est ce que vous dites ici.

M. Rochette: Bien souvent cela arrive.

M. Skoberg: C'est tout. Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je voudrais que M. Rochette précise ce qu'il a dit lorsque M. Skoreyko lui a posé des questions un peu plus tôt.

Vous avez dit que le conseil municipal de Dorval augmenterait le nombre de ses permis afin d'assurer le nombre de taxis voulus si les taxis de Dorval pouvaient prendre des passagers à l'aéroport de Dorval.

M. Rochette: Oui, c'est ce que nous avons compris.

M. Rock: M. Skoreyko plus tôt vous posait des questions et il semble que le dialogue n'a pas été placé dans la perspective appropriée à ce moment-là, et c'est ce que je veux préciser maintenant. Est-ce que le conseil municipal de Dorval est prêt à augmenter le nombre de permis voulus requis pour assurer le service voulu si les taxis de Dorval peuvent prendre des passagers directement à l'aéroport? Oui ou non?

M. Rochette: C'est exact.

M. Rock: Les hochements de tête ne sont pas enregistrés sur le ruban du magnétophone. Suivant votre mémoire que vous avez présenté en qualité de chauffeur de taxi de Dorval, vous demandez le droit de cueillir des voyageurs plutôt que de voir la Murray Hill conclure une entente directe avec vous ou avec toute autre compagnie de taxi de la région?

M. Rochette: Définitivement.

M. Rock: En d'autres mots, vous vous opposez à ce que la Murray Hill ait le droit de

[Texte]

rather than your making a deal directly to operate as a taxi operator in Dorval.

Mr. Rochette: I am not objecting to Murray Hill; I am objecting to anyone having the right to subcontract a leased franchise or a franchise which they may receive from the federal government.

Mr. Rock: By the looks of things your first option is that you would like to operate there directly.

Mr. Rochette: No, this is the second option, sir.

Mr. Rock: This is your second option. According to the letter which is annexed to your brief and addressed to Mr. Baribeau, the Regional Director of Air Services, you are more or less opting for the right to have a direct line telephone service, which has been refused to you for many years now.

Mr. Rochette: That is right.

Mr. Rock: According to the previous brief, the Diamond and Veterans Taxi Associations would like to have their own stand at the airport but they would have no objection to having a common stand. What is your priority in this matter? Is it to have a direct-line service to your stands from the airport lobby or is it to have the right to pick up passengers there with the right to have your own stand as a Dorval taxi firm or the right to go into a common stand at the airport?

Mr. Rochette: If I may, I would probably break down the different types of stands to which you refer. I agree with Diamond that with common stands control would be very difficult. Mind you, if the number of personnel that DOT presently employ to keep the taxis away were put on keeping the taxis in line they could cut the staff in half and still maintain service.

However, on the other hand, a private stand has to be supervised, and I agree with Diamond in that particular respect. Then, the third type is the telephone type, and we have Dorval permits and are operating throughout the city of Dorval and in these particular instances we have—as you will probably note from page 4 of that supplementary letter—stands located as close as the CNR station and the Hilton hotel. We are not too far away from the hotel, and if someone picks up the

[Interprétation]

conclure une entente avec vous plutôt que de pouvoir conclure une entente directe pour exploiter une compagnie de taxi de Dorval.

M. Rochette: Je m'oppose non pas à la Murray Hill mais je m'oppose à ce que quiconque ait le droit de donner des sous-contrats à partir d'une franchise reçue du gouvernement fédéral.

M. Rock: Alors, votre premier choix serait d'avoir un service direct.

M. Rochette: Non, c'est notre deuxième choix.

M. Rock: C'est votre deuxième choix. Selon votre lettre en annexe à votre mémoire adressée à M. Baribeau directeur régional des services aériens, vous vous trouvez ni plus ni moins à demander le droit d'avoir une ligne téléphonique directe qui vous a été refusée depuis bon nombre d'années déjà.

M. Rochette: C'est juste.

M. Rock: De même, suivant votre précédent mémoire, les associations de Taxis Diamond et Veterans aimeraient avoir leur propre poste à l'aérogare, mais ils ne s'opposeraient pas à avoir un poste en commun. Ce que je voudrais savoir c'est quelle est votre priorité. Est-ce d'avoir un service téléphonique direct à votre poste, à partir du foyer de l'aérogare, ou plutôt d'avoir le droit de recueillir des voyageurs à l'aéroport et d'y avoir votre poste de taxi, en tant que compagnie de taxi de Dorval, ou encore le droit d'avoir un poste commun à l'aérogare?

M. Rochette: Si on me le permet, j'établirais la distinction quant aux genres de services dont vous parlez. Je suis d'accord avec Diamond que le contrôle d'un poste en commun serait très difficile à exercer. Si, disons, le même nombre d'employés du ministère des Transports qui travaillent maintenant pour empêcher les taxis de recueillir des passagers, étaient employés à mettre les taxis en lignes le ministère pourrait alors réduire son personnel de moitié et maintenir le service.

Cependant, d'autre part, lorsque nous parlons d'un poste privé il faut exercer une surveillance, et une fois de plus j'en conviens avec Diamond à cet égard. En ce qui concerne la troisième proposition, soit la ligne téléphonique directe, nous avons des permis de la ville de Dorval et nous assurons un service dans la ville de Dorval. Comme vous voyez à la page 4, nous sommes tout près, de l'aéroport. Nous avons des postes à la gare du National Canadien et à l'hôtel Hilton, tout à côté. Donc,

[Text]

direct-line telephone it allows the dispatcher to not only take note of the name of the passenger but also to record the car that he dispatches to pick up that person and therefore a permanent record is established. The passenger is able to pick up the telephone, give his name, the car is dispatched to him, and there is a number attached to it. If an article should become lost or if something goes astray and a question on discipline comes up that has to be handled, we have record of it in the dispatch office because of receiving the call over the telephone.

Mr. Rock: So, it would be a lot cheaper if you had the right to have a direct-line service at the airport because you have taxi stands close by.

Mr. Rochette: It is cheaper the other way, but we are willing to pay for the direct lines.

Mr. Rock: Yes. Then you would have no objection if taxi firms in Pointe Claire, St. Laurent, Lachine or in the City of LaSalle also had the right to put direct lines in—even Diamond and LaSalle.

Mr. Rochette: I believe so, yes. I do not think this should be limited. If you go into a hotel lobby today you will see a battery of telephones covering almost every major hotel in the City of Montreal, and if the taxis wished to do the same sort of thing they could do so. I might add that I think it would only take a short time to weed itself out, though.

Mr. Rock: This would actually be the answer to the yellow pages disappearing from the telephone books.

Mr. Rochette: You would not need the yellow pages.

Mr. Rock: I would like to make a comment on that. When I want to come to the airport I usually call a Lachine taxi and he is back in Dorval in a matter of four minutes. Unless I have a Lachine taxi card in my pocket I have difficulty in finding their number because I have found the yellow pages for the taxis missing from the telephone book. I have seen this myself quite often.

Mr. Rochette: Unless there is a distinct delay, we can move vehicles from one end of Dorval to the absolute other end of Dorval in approximately three minutes. Dorval is just not that big.

[Interpretation]

nous ne sommes pas tellement loin. Si quelqu'un prend le téléphone direct, nous donne son nom, ainsi le régulateur peut enregistrer le nom du voyageur et aussi inscrire le numéro du taxi qu'il envoie pour cueillir ce voyageur. Donc, le dossier est établi. Un voyageur est en mesure de prendre le téléphone, de donner son nom, le nom de la voiture qui lui est envoyée.

Si un article est perdu ou s'il y a une question de discipline qu'il nous faut régler, nous avons un dossier au bureau du régulateur car nous avons reçu un appel téléphonique.

M. Rock: Donc, il serait beaucoup moins coûteux pour vous d'avoir le droit d'avoir une ligne téléphonique directe à l'aérogare parce que vous avez des postes de taxi tout près.

M. Rochette: L'autre système serait moins cher, mais nous sommes prêts à avoir des lignes directes.

M. Rock: Oui. Alors, vous ne vous opposez pas, si disons, les taxis de Pointe-Claire, de Saint-Laurent, de Lachine ou de Ville LaSalle, ou disons, même des taxis Diamond ou LaSalle à ce que ces compagnies de taxi aient aussi le droit d'avoir des lignes directes.

M. Rochette: Oui, je crois. Je ne crois pas que ce soit un droit restrictif. Vous allez dans un foyer d'hôtel aujourd'hui, vous voyez tout un ensemble de téléphones avec les principaux hôtels de la ville de Montréal. Donc, si les taxis veulent faire la même chose, ils peuvent le faire. Je pense qu'il faudra quelque temps pour que les choses se placent.

M. Rock: Ce serait donc la réponse, disons, au problème des pages jaunes qui disparaissent.

M. Rochette: On n'en aurait plus besoin alors.

M. Rock: Je voudrais faire un commentaire là-dessus. Lorsque j'arrive à l'aérogare, habituellement je téléphone à un taxi de Lachine et il arrive à Dorval en quatre minutes à peine. A moins que maintenant j'aie une carte de taxi de Lachine, j'ai toujours de la difficulté à trouver leur numéro de téléphone parce que bien souvent les pages jaunes où on donne les numéros des compagnies de taxi ne sont plus là. Je m'en suis rendu compte plus d'une fois.

M. Rochette: A moins qu'il y ait un retard spécifique, nous pouvons acheminer un véhicule d'une extrémité de Dorval à l'autre environ en trois minutes. Dorval n'est pas si grand.

[Texte]

Mr. Rock: You would like to have, as you mentioned before, the right to pick up passengers at Dorval, and if the Council of the City of Dorval were willing to increase the number of permits necessary to provide the proper services you believe that you would be able to provide a full service throughout the Island of Montreal as far as passengers leaving the Dorval airport are concerned?

Mr. Rochette: Absolutely.

The Chairman: Mr. Rock, your time is pretty limited. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I will be very brief, Mr. Chairman. Are you ever called by Murray Hill to take the surplus?

Mr. Rochette: Not any more, sir.

Mr. Trudel: When was the last time you were called?

Mr. Rochette: Two years or a year and a half ago.

Mr. Trudel: You mentioned, Mr. Rochette, that there was a telephone booth. Would this telephone booth lead to a taxi company within your area?

Mr. Rochette: Yes, sir, and there are about two taxi companies in our area.

Mr. Trudel: So this limits the investigation. Would it be your recommendation that all the taxis that your Association controls be allowed to pick up at the airport, or would you be mentioning just Dorval specifically in this presentation? Would all your members be involved or just the Dorval licensees?

Mr. Rochette: Oh, strictly judicial, and that would be strictly Dorval.

Mr. Trudel: Strictly Dorval. Are you aware if there is, other than your members, a Dorval taxi association now operating or holding a Dorval permit and picking up passengers at the airport?

Mr. Rochette: After midnight every night there are six Murray Hill cars there and one plane arrives. It certainly does not handle them and you can see them every night picking them up. This is quite common.

Mr. Trudel: Could you give the service that you are mentioning from the existing stand without changing any of your physical assets?

[Interprétation]

M. Rock: Vous aimeriez avoir, comme vous le disiez auparavant, le droit de cueillir des voyageurs à Dorval, et le conseil municipal serait prêt à augmenter le nombre de permis requis pour assurer les services voulus et si cela se produisait, vous croyez alors qu'ils seraient en mesure d'assurer le service dans toute l'île de Montréal pour ce qui est du nombre de voyageurs qui sont à l'aéroport de Dorval.

M. Rochette: C'est sûr.

Le président: Votre temps de parole est à peu près écoulé. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je serai très bref, monsieur le président. Est-ce que *Murray Hill* vous demande à l'occasion de prendre leur excédent de voyageurs?

M. Rochette: Plus maintenant.

M. Trudel: Quelle était la dernière fois où on vous a téléphoné?

M. Rochette: Il y a deux ans, ou un et demi.

M. Trudel: Vous dites, monsieur Rochette, qu'il y avait une cabine téléphonique. Est-ce que cette cabine téléphonique donne accès à une compagnie de taxi dans votre région?

M. Rochette: Oui, et il y a environ deux compagnies de taxis dans notre région.

M. Trudel: Donc cela limite l'enquête. Est-ce que vous recommanderiez que tous les taxis faisant partie de votre association soient autorisés, ou est-ce que vous parlez des taxis de Dorval en particulier dans cette présentation pour recueillir les voyageurs à l'aéroport. Est-ce que tous vos membres pourraient le faire ou seulement ceux qui détiennent des permis de Dorval?

M. Rochette: Il s'agirait exclusivement de Dorval.

M. Trudel: Est-ce que vous savez s'il y a une association de taxis à Dorval autre que la vôtre qui soit détentive de permis de Dorval et qui recueille les voyageurs à l'aéroport.

M. Rochette: Chaque soir après minuit il y a environ 6 voitures de *Murray Hill*. Lorsqu'un avion arrive ce n'est pas suffisant pour répondre à la demande, et vous les voyez alors prendre des passagers c'est une chose courante.

M. Trudel: Est-ce que vous pourriez assurer le service dont vous parlez avec le poste actuel sans changer le nombre des permis?

[Text]

Mr. Rochette: Yes, sir.

Mr. Trudel: Have you yourself been approached directly by the airlines at any time?

Mr. Rochette: We have at the present time contracts with lessees of the Department, which happen to be Air Canada, Nordair, Atlantic Aviation, to name a few. We handle their personnel at this time.

Mr. Trudel: You do handle this.

Mr. Rochette: Yes.

Mr. Trudel: Have you been prevented from looking after this business in any way? Have any other local taxi associations objected to it?

Mr. Rochette: One at one time or another. Murray Hill has had it. Probably the other Association has had portions of it. We now have it. It is based on service, and seeing that we have it, it must be a satisfactory service.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Rochette. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have just a couple of short questions, Mr. Chairman. Has your company ever initiated any steps to approach the Murray Hill company for the purpose of entering into a subcontract on metered taxi service?

Mr. Rochette: Not at any serious level, no.

Mr. Mazankowski: Not at any serious level. In your letter, if I might be allowed to refer to it, on the final page you state:

...we were a little surprised that the concessionaire was permitted to sublet a part of his concession without being obliged to discuss this in advance with us.

Would you elaborate on that? Were you surprised because you were completely unaware of what was going on, or did you expect the DOT to contact affected taxi operators within the area?

Mr. Rochette: We had a letter earlier from Mr. Morrison in Ottawa indicating the very words that Murray Hill's franchise covered buses, limousines or cars for hire as well as taxi services, and in that they did not supply the necessary taxi services, to me it was not the proper thing that they could go out and

[Interpretation]

M. Rochette: Oui.

M. Trudel: Est-ce que les lignes aériennes ne vous ont jamais approchés directement?

M. Rochette: En ce moment, nous avons des contrats avec des locataires du ministère soit Air Canada, Nordair, *Atlantic Aviation*, pour ne vous en nommer que quelques-uns. Nous transportons leur personnel actuellement.

M. Trudel: Vous vous en occupez déjà?

M. Rochette: Oui.

M. Trudel: Est-ce qu'on vous a déjà empêché de faire ce travail d'une façon ou d'une autre? Est-ce qu'une autre association locale s'y est opposée?

M. Rochette: A un moment donné ou à un autre la Murray Hill a obtenu ces contrats. Il y a peut-être eu une autre association qui en a obtenu une partie. Maintenant c'est nous qui les avons. Ces contrats sont basés sur le service, et vu que nous avons ce contrat, notre service doit être satisfaisant.

M. Trudel: Merci beaucoup monsieur Rochette, merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je n'ai que quelques questions très brèves à poser, monsieur le président. Est-ce que votre compagnie a jamais pris des dispositions pour demander à la Murray Hill la possibilité d'avoir un sous-contrat pour le service de taxis?

M. Rochette: Non vraiment, pas sérieusement.

M. Mazankowski: Dans votre lettre, si on me permet de m'y reporter, à la dernière page vous dites:

«que vous étiez un peu étonné de voir que le concessionnaire pouvait donner un sous-contrat de sa franchise sans être tenu d'en parler à l'avance avec nous.»

Pourriez-vous élaborer un peu là-dessus. Est-ce que vous étiez étonné parce que vous n'étiez pas du tout au courant de ce qui se produisait ou est-ce que vous vous attendiez à ce que le ministère des Transports communique avec les compagnies de taxis de la région?

M. Rochette: Nous avons reçu plus tôt une lettre de M. Morrison, d'Ottawa, nous indiquant le fait que la franchise de Murray Hill incluait des autobus, des limousines aussi bien que les taxis, et que si Murray Hill n'assurait pas les services voulus de taxis et ce n'était pas là une chose appropriée que de donner

[Texte]

subcontract for this apportionment. If they were unable to fulfil their franchise in accordance with the way it was written, then this should have been referred back to the Department of Transport, who would then either retender it or re-attach it to someone else, not through the medium of subcontracting or allowing the person having the franchise to subcontract. This, as you know and I know, could lead to many steps which could be very lucrative.

Mr. Mazankowski: Were you opposed to this because the agreement with the Department of Transport did not allow for any subcontracting provisions?

Mr. Rochette: I was not aware of just what the Department allowed but I was rather surprised to see that this was put into effect without first advising us accordingly or advising the public in general, anyway.

Mr. Mazankowski: Do you know whether or not there is a subcontract provision in the agreement?

Mr. Rochette: No, I do not. I just know that when you get a direct-line hook-up between two particular parties, there has to be a medium of contract there somehow.

Mr. Mazankowski: I have no further questions.

M. La Salle: Merci, ma question s'adresse à vous. Comme nous sommes toujours dans un pays très démocratique, j'aimerais vous demander, monsieur le président, lorsqu'on vous avise qu'on va vous présenter des mémoires, s'il ne serait pas possible, non pas d'obliger, mais d'inviter sérieusement les associations à vous présenter ces mémoires dans les deux langues, ce qui me rendrait un grand service.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just a couple of quickies. I take it from your brief that you do not agree with the earlier brief that there are only about three taxi associations in the city that could in all seriousness tender for the metered taxi service at Dorval.

Mr. Rochette: If we are talking about coming from the airport, no, I do not agree. If we are talking about going to the airport, I do not know.

Mr. Benjamin: I think the whole issue is the coming from the airport; this is what is

[Interprétation]

ainsi un sous-contrat pour cette partie de la franchise. S'ils ne pouvaient pas honorer les conditions de leur franchise suivant la rédaction du contrat, elle aurait dû alors être déferée de nouveau au ministère des Transports qui aurait pu l'attribuer à quelqu'un d'autre. Cela n'aurait pas dû se faire par l'entremise de sous-contrat ou une autorisation permettant à la personne détenant la franchise de conclure un tel sous-contrat. Comme vous savez, et comme je le sais cette situation pourrait conduire à des combines très profitables.

M. Mazankowski: Vous opposiez-vous du fait que cette franchise du ministère des Transports n'autorisait pas un tel sous-contrat?

M. Rochette: Je ne savais pas ce qui était autorisé par le Ministère. Mais j'ai été très surpris que cela fut mis en vigueur sans nous en faire part ou en faire part au public.

M. Mazankowski: Savez-vous si vraiment il y a eu un tel sous-contrat de prévu dans l'accord?

M. Rochette: Non. Tout ce que je sais c'est que lorsque qu'il y a une ligne directe entre deux parties en cause il doit y avoir un embryon de contrat quelconque.

M. Mazankowski: C'est tout ce que j'ai à dire.

Mr. La Salle: Thank you, I have a question to ask you. I would like to ask you Mr. Chairman, whether when you are notified that briefs are going to be presented it would not be possible, in view of the fact that we are in a democratic country, not to compel but to seriously invite the associations concerned to present their briefs in both languages, which would render me a great service.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, quelques questions très rapides. Si je comprends bien, selon votre mémoire, vous n'êtes pas d'accord avec les mémoires que nous avons entendus plus tôt voulant qu'il n'y ait que trois associations de taxis en ville qui pourraient vraiment présenter une soumission pour tel service de taxis à taximètre à Dorval?

M. Rochette: Si nous parlons au sujet du retour de l'aérogare, non, je ne suis pas d'accord, mais pour ce qui est du voyage vers l'aérogare, je n'en sais rien.

M. Benjamin: Il s'agit particulièrement de la course au départ de l'aérogare. Vous êtes

[Text]

before us. So you feel that there are probably several other taxi firms other than the three largest that could quite conscientiously tender and fulfil it if they got the tender.

Mr. Rochette: As a supplement to the present limousine and bus situation?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Rochette: Yes.

Mr. Benjamin: On the questions that Mr. Rock directed to you regarding the three different operations—a private stand, a common supervised stand and the direct line—did I hear correctly that you would prefer the direct line?

Mr. Rochette: That is right, sir.

Mr. Benjamin: You would prefer that to a stand?

Mr. Rochette: We would prefer the direct-line method because it gives us greater control over the call and delivery of the person. Likewise we would be only too glad to supplement the difference between the Murray Hill difference in their contracts with the federal government and the cost of putting that in. We would gladly substitute the difference.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Valade.

Mr. Valade: I have only one question, Mr. Rochette. I will ask it to you in English because this is the only brief we have.

Mr. Rochette: I must apologize, gentlemen, for not having it in both languages.

Le président: Monsieur Valade, voulez-vous parler plus près de votre micro, s'il vous plaît?

M. Valade: Avec plaisir.

Le président: Merci.

Mr. Valade: It is difficult sometimes because of pressure. If I understand correctly, you are the owner of West Island Transportation Limited, which is located in Pointe Claire. The post office box is in Pointe Claire-Dorval. Is that the City of Pointe Claire?

Mr. Rochette: The West Island Transportation Limited has letters patent and its head office is located in the City of Dorval. There

[Interpretation]

d'avis alors qu'il y a sans doute un certain nombre d'autres compagnies outre ces trois grandes compagnies qui pourraient vraiment présenter une soumission et honorer les conditions.

M. Rochette: Comme supplément aux services actuels d'autobus et de limousines?

M. Benjamin: Oui.

M. Rochette: Oui.

M. Benjamin: Pour ce qui est des questions que M. Rock vous a posées au sujet des trois opérations différentes; soit un poste privé sous surveillance, un poste en commun sous surveillance, une ligne directe, ai-je raison de croire, ai-je bien entendu que vous préféreriez une ligne directe?

M. Rochette: Oui, c'est juste.

M. Benjamin: Vous préférez cela à un poste?

M. Rochette: Nous préférierions avoir une ligne directe parce que nous pourrions avoir un meilleur contrôle sur les appels et le transport des voyageurs, mais nous serions prêts à suppléer à cette différence entre le service assuré par la Murray Hill en vertu de leur contrat et le coût de l'aménagement de cette ligne. Il nous ferait plaisir de procurer ces services.

M. Benjamin: Merci beaucoup.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Monsieur Valade.

M. Valade: Je n'aurai qu'une seule question à poser, monsieur Rochette. Je vais vous parler en anglais parce que c'est le seul mémoire que nous avons.

M. Rochette: Je dois m'excuser messieurs de ne pas avoir produit ce mémoire dans les deux langues.

The Chairman: Mr. Valade, would you please speak closer to the microphone.

Mr. Valade: Certainly.

The Chairman: Thank you.

M. Valade: Si je comprends bien vous êtes propriétaire de la *West Island Transportation Limited* qui est située à Pointe-Claire. Votre adresse postale est Pointe-Claire-Dorval. Est-ce la ville de Pointe-Claire?

M. Rochette: La *West Island Transportation Limited* a reçu ses lettres patentes et son siège social se trouve dans la ville de Dorval.

[Texte]

is this very strange post office situation with a post office on the border between the two cities and they refer to it as the Pointe Claire-Dorval 700, Quebec.

Mr. Valade: Well, this is why I was asking the question. I did not know if you were located in the City of Pointe Claire or in the City of Dorval.

Mr. Rochette: It is in the City of Dorval, sir.

Mr. Valade: You are asking, not for a common service stand or an exclusive stand, but rather for a telephone line. I think that is your request to this Committee.

Mr. Rochette: This would be a primary request.

Mr. Valade: Yes. Did you say you had available on your own line 30 taxis?

Mr. Rochette: Yes, we have 30 at the moment.

Mr. Valade: Thirty at the moment. In a rush when five planes can come in with 500 passengers, according to your memorandum, and I suppose your 30 cars are out to deliver passengers, how is the service going to be given to the other passengers?

Mr. Rochette: Again, we have to refer back to the fact of trial and error where the city fathers will allow the additional permits to meet a situation. Now, even though they do meet a situation, I think you will agree that there are still going to be times when nobody, but no one, will be able to meet a situation. I can think back recently to the beginning of October when we had 1,500 people standing at the airport and we were the only authorized taxi service to go in and remove those citizens.

Mr. Valade: You are saying implicitly then that the limousine service now is not giving full 100 per cent service.

Mr. Rochette: They are faced with peak hour traffic and it must be remembered when you are talking of the modes of travel these days—I am sure you gentlemen finish your day, your meetings in Ottawa, jump on a plane and fly home. Suddenly at 4, 5 or 6 o'clock there could be 5 or 6 aircraft coming in, not necessarily going out, but coming in.

Mr. Valade: This is one of the reasons I asked the question, so we can make recom-

[Interprétation]

Il y a une situation un peu étrange sur le plan postal alors qu'il y a un bureau de poste à la limite des deux villes et qui se nomme le bureau de poste Dorval-Pointe-Claire 700, Québec.

M. Valade: Je ne savais pas si vous vous trouviez dans la ville de Pointe-Claire ou dans la ville de Dorval?

M. Rochette: Nous nous trouvons dans la ville de Dorval.

M. Valade: Alors vous ne demandez pas un poste en commun ou un poste exclusif, mais plutôt une ligne téléphonique. C'est là votre demande, je pense.

M. Rochette: Ce sera là notre première demande.

M. Valade: Oui. Je pense que vous avez en disponibilité 30 taxis?

M. Rochette: Nous en avons 30 en ce moment.

M. Valade: Trente en ce moment. A l'heure de pointe lorsqu'il y a 5 avions qui arrivent en même temps avec environ 800 passagers suivant votre mémoire, lorsque vos 30 taxis sont occupés, comment peut-on assurer le service aux autres passagers?

M. Rochette: Une fois de plus il nous faut nous reporter à des périodes d'essais où les conseillers municipaux autoriseront des permis additionnels pour répondre à la demande et je pense que vous en conviendrez il y aura toujours des moments où personne, absolument personne ne sera en mesure de répondre à la demande. Ainsi je peux me reporter au début du mois d'octobre alors que nous avons eu 1,500 personnes dans l'aérogare et nous fûmes les seuls autorisés à aller cueillir ces voyageurs.

M. Valade: Donc vous laissez entendre qu'implicitement le service des limousines actuel ne donne pas entière satisfaction?

M. Rochette: Ils doivent aussi faire face à des périodes de pointe et lorsque vous parlez des modes de transport en ce moment, ce qui, et j'en suis sûr car vous voyagez aussi de cette façon-là, vous terminez votre journée de travail, vos réunions à Ottawa, vous prenez un avion et vous rentrez chez vous. Soudainement à 4, 5 ou 6 heures, vous avez peut-être 5 ou 6 avions qui arrivent, non pas nécessairement qui partent, mais qui arrivent.

M. Valade: C'est une des raisons pour laquelle je vous ai posé cette question. Ce que

[Text]

mendations to assure that the travelling public, the passengers, have 100 per cent service at all times, 24 hours a day. I think you have just indicated to us that this is impossible, perhaps because you are not in a position to increase your number of cars, or you cannot forecast yourself what the increase of expenses or additional cars you are going to have to meet will be. Because of that you put us in a position where we have to be more careful and say: "Well what we are looking for is an answer to give full service to passengers, not partial service."

Mr. Rochette: I might ask the question: are you looking for a metered taxi to give full service at that airport, or are you using it as a supplement to the buses and limousines?

Mr. Valade: My objective, of course, is to try to open the door to this whole service to passengers and to also make clear that taxis—from my point of view at any rate—should also be allowed to have their share of the business at Dorval. But the way you are suggesting it—and I understand your position because when living in Dorval you read the city by-laws which may prevent other taxis from Montreal coming into Dorval and I think you are in a very preferred position as far as the inter-municipal bylaws can be implemented. Also I think your argument brings to light that the same things apply to Montreal taxis. When one taxi delivers a fare to Dorval it goes back empty and you are saying, "We are on the spot, we can deliver the passengers wherever they go", but you still have to come back empty and you are creating the same condition.

Mr. Rochette: We have gone into this particular metered taxi business and its rates on the basis that incorporated in that fee, that 40 cent drop and its 5 cents per one-seventh, or 35 cents a mile, is an allowance for empty travel. This is an incorporated feature within it. Consequently it is not too upsetting to have to come back on an empty basis. When you base your entire taxi service over the number of cars that come back—as indicated before they do not all come back empty from Montreal, they come back sometimes empty from only Pointe Claire.

Mr. Valade: Well that is their opportunity. I have no other comment. I just want to repeat that in fact you are telling us you

[Interpretation]

nous essayons de faire maintenant, c'est de formuler des recommandations qui nous permettraient d'assurer au public voyageur un service parfait, 24 heures par jour, en tout temps. Je pense que vous venez de nous indiquer que cela est impossible, peut-être parce que vous n'êtes pas en mesure d'augmenter le nombre de vos voitures, ou que vous ne pouvez pas prévoir vous-même quelles seront les dépenses additionnelles qu'il vous faudra faire à cause de cela. Vous nous mettez donc dans une situation telle que nous devons prendre soin de voir à ce que nous donnions vraiment une solution pleine et entière.

M. Rochette: Alors, est-ce que vous essayez d'obtenir un service à taximètre pour donner le plein service à l'aérogare ou voulez-vous uniquement suppléer aux services d'autobus et de limousines?

M. Valade: Mon but, c'est d'essayer d'ouvrir la porte pour donner le plein service aux voyageurs et aussi pour établir bien clairement, qu'à mon point de vue les taxis soient aussi autorisés à avoir leur part du chiffre d'affaires de Dorval. Mais la façon dont vous faites votre proposition, si je comprends bien, et je comprends bien votre position parce que vous habitez Dorval vous répondez aux exigences des règlements de la ville qui peuvent peut-être empêcher d'autres taxis de Montréal de venir prendre des voyageurs à Dorval, donc vous vous trouvez dans une situation préférentielle pour ce qui est des règlements intermunicipaux et leur mise en vigueur. Mais aussi, votre argument met en lumière le cas du taxi de Montréal qui, lorsqu'il amène un voyageur à Dorval doit revenir à vide, et vous dites: «Nous nous trouvons sur place donc nous pouvons conduire les voyageurs là où ils veulent aller», mais vous aussi, vous devez revenir à vide. Vous vous trouvez donc à créer la même condition.

M. Rochette: Nous avons étudié ce genre de service à taximètre et ses tarifs en nous fondant sur le fait qu'avec un taux de départ de \$0.40 et \$0.35 le mille, soit \$0.05 par septième de mille on prévoit une rémunération pour le retour à vide. Cela est une caractéristique qui y est incluse. Donc, en conséquence, il n'est pas trop inquiétant d'avoir à revenir à vide. Si l'on fonde tout notre service de taxi suivant le nombre de voitures qui reviennent au point de départ, comme on l'a dit déjà, elles ne reviennent pas toutes à vide de Montréal. A l'occasion elles reviennent à vide simplement depuis Pointe-Claire.

M. Valade: C'est là une occasion qui se présente. Je n'ai pas d'autres observations à faire. La seule question que j'essaie d'élucider

[Texte]

would be the only organization that could give the supplementary service with an efficient 24-hour service.

Mr. Rochette: There are two organizations in Dorval and I am sure you would find them combined or both, very competent.

Mr. Valade: I compliment you for the high respect you have for your own organization.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I understand that the main objection by taxi companies, other than the Murray Hill, is that there is a monopoly by virtue of a franchise given to Murray Hill. If you have a taxi stand close to the Dorval airport terminal building and you are suggesting that a phone be placed in the lobby, making the other taxicabs available to the passengers coming in, would this give you an advantage over your competitors in view of the fact that you already have a stand almost at the Dorval airport terminal building, by virtue of the Conrad Hilton Hotel?

Mr. Rochette: I think first of all we would have to classify the competitors. The competitor in my case is one other company and the answer to that would be, no it would not be an advantage. They are almost as close as we are; they are at the CNR station.

Mr. Pringle: So your suggestion then is that you would give another franchise—if you would like to call it that, or a monopolistic approach to the contract—to only two companies who would be located in Dorval, as opposed to any other taxi company that may wish to pick up there, is that correct?

Mr. Rochette: Heavens no, they could also install similar phones, but they may after a term find that the customer, as he becomes more familiar with the quicker service, would be more apt to call the closer company.

Mr. Pringle: That is the point I wanted to make, thank you.

The Chairman: Mr. Skoreyko, do you have another question?

Mr. Skoreyko: Are we coming back tomorrow morning with the same witnesses?

The Chairman: No, no. Mr. Rock, any more questions?

21168—9½

[Interprétation]

c'est qu'en réalité vous nous dites que vous seriez la seule association qui pourrait fournir ce service additionnel de façon efficace 24 heures par jour.

M. Rochette: Il y a deux associations à Dorval et je suis sûr que vous trouveriez qu'ensemble elles sont tout à fait qualifiées pour le faire.

M. Valade: Je vous félicite donc, de l'efficacité de votre organisation.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Monsieur le président, si je comprends bien, la principale opposition des compagnies de taxis autres que la Murray Hill c'est qu'il s'agit là d'un monopole en vertu d'une franchise qui a été accordée à Murray Hill.

Si vous avez un poste de taxi près de l'aérogare de Dorval, et que vous proposez qu'on installe un téléphone dans le foyer de l'aérogare pour mettre à la disposition des voyageurs les autres services de taxis, est-ce que cela ne vous donnerait un avantage par rapport à vos concurrents, du fait que vous avez déjà un poste qui se trouve tout près de l'aérogare de Dorval, grâce à l'hôtel Hilton?

M. Rochette: Je pense tout d'abord qu'il nous faudrait établir les catégories de concurrents. Dans mon cas, il s'agit d'une autre compagnie. Dans ce cas-là, ce ne serait pas là un avantage. Ils se trouvent à peu près tout aussi près de nous, à la gare du National Canadien.

M. Pringle: Donc, selon vous, vous voudriez qu'on accorde une autre franchise, ou un autre monopole à simplement deux compagnies qui se trouveraient à Dorval comparativement à toutes les autres compagnies de taxis qui voudraient aller à Dorval.

M. Rochette: Non, ils pourraient aussi avoir des lignes téléphoniques semblables mais ils pourraient trouver que le client, lorsqu'il aura découvert un service plus rapide, aura recours au service de la compagnie qui se trouve la plus rapprochée.

M. Pringle: C'est ce que je voulais vous faire dire, merci.

Le président: Monsieur Skoreyko, vous avez une autre question à poser?

M. Skoreyko: Est-ce que le même témoin sera présent demain matin?

Le président: Non, non. Monsieur Rock, d'autres questions?

[Text]

Mr. Rock: I have one more. Mr. Rochette, reading through your letter and your brief it seems that you are not actually trying to get rid of the services that exist right now, which is Murray Hill.

Mr. Rochette: Heavens, no.

Mr. Rock: What you want to do is give additional service so the customer can make a choice; a rapid choice either to use the facilities of Murray Hill, or to phone a taxicab at a cheaper rate.

Mr. Rochette: That is exactly it. They cannot do this at the moment. This basically is just what we are talking about.

Mr. Rock: You also have no objection to all taxi firms on the Island of Montreal having the same privilege of installing, at a certain rate charged by the Department of Transport, a direct telephone line service to their stands, wherever they may be?

Mr. Rochette: None at all.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: This is the end of the questioning and I would like to thank you gentlemen very much.

Would all members of the Committee remain for a few minutes, please.

[Interpretation]

M. Rock: Une question très brève. Monsieur Rochette, à la lecture de votre lettre et de votre mémoire, vous n'essayiez pas vraiment de liquider le service actuel, soit celui de la Murray Hill.

M. Rochette: Non, pas du tout.

M. Rock: Ce que voulez faire en réalité, c'est de pouvoir offrir un service supplémentaire, en vertu duquel le client pourra choisir rapidement soit les services de la Murray Hill soit un taxi à un taux moins élevé.

M. Rochette: C'est exactement cela. On ne peut pas le faire en ce moment. Et c'est là le fond de notre débat.

M. Rock: Vous ne vous opposez pas à ce que toutes les compagnies de taxis de l'île de Montréal aient le même privilège d'installer à un taux fixé par le ministère des Transports, une ligne directe de téléphone à leur poste, où qu'ils se trouvent.

M. Rochette: Pas du tout.

M. Rock: Merci.

Le président: Messieurs, nous avons terminé notre période de questions. Je remercie les témoins. Je demanderais à tous les membres du Comité de rester ici pour quelques instants.

APPENDIX "B"

Comparison of the cost of various Air Passenger Transport Services presently available (and proposed) in Montreal with those currently available in New York, Chicago and Toronto.

MONTREAL		Proposed Metered Taxi No. of persons	Limousine No. of persons	Auto Bus per person
From	To	1-5	1-3 4 5	
Mount Royal Hotel	Dorval (13 miles)	\$4.45	\$6.50 \$8.60	\$1.75
T.M.R. (Station)	"	\$3.15	\$4.25	not available
Adam & Pie IX	"	\$5.75	\$8.75	not available
Côte St. Luc and Westminister	"	\$3.05	\$5.50	not available

CHICAGO		Metered Taxi	Limousine	Auto Bus per person
From	To			
Loop Palmer House	Ohare (20 miles taxi pool)	\$7.00-\$8.00	not available	\$2.00
Conrad Hilton	Midway (16 miles)	\$6.00 (approx.)	not available	\$1.45

NEW YORK		Metered Taxi	Limousine	Auto Bus
From	To			
Laguardia	Manhattan (7 miles)	\$4.00 (approx.)	\$6.00	\$1.50
Kennedy	East Terminus (15 miles)	\$5.50	\$8.00-\$9.00	\$2.50
	Western Terminus (15 miles)	\$5.50		\$2.50

TORONTO		Metered Taxi	Limousine	Auto Bus
From	To			
Malton	Royal York (14 miles)	not available	\$8.00-\$8.50 (flat rate)	\$1.75

While the foregoing figures have been obtained from sources believed to be reliable, short notice of the Committee's hearings in Montreal has not permitted verification and, consequently, we are not in a position to guarantee their accuracy.

APPENDICE «B»

Comparaison du coût des différents services de transport au service des Passagers Aériens, présentement offerts (et qui pourraient être offerts) à Montréal, avec ceux présentement en application à New York, Chicago et Toronto.

MONTRÉAL		Projet Taximètre No. de personnes	Limousine No. de personnes	Service d'Auto- bus par personne
De	A	1-5	1-3 4 5	
Mount Royal Hotel	Dorval (13 milles)	\$4.45	\$6.50 \$8.60 \$9.25	\$1.75
T.M.R. (Station)	"	\$3.15	\$4.25	non disponible
Adam et Pie IX	"	\$5.75	\$8.75	non disponible
Côte St-Luc et Westminister	"	\$3.05	\$5.50	non disponible

CHICAGO		Taximètre	Limousine	Service d'Auto- bus par personne
De	A			
Loop Palmer House	Ohare (20 milles taxi pool)	\$7.00-\$8.00	non disponible	\$2.00
Conrad Hilton	Midway (16 milles)	\$6.00 (approx.)	non disponible	\$1.45

NEW YORK		Taximètre	Limousine	Service d'Auto- bus
De	A			
Laguardia	Manhattan (7 milles)	\$4.00 (approx.)	\$6.00	\$1.50
Kennedy	East Terminus (15 milles)	\$5.50	\$8.00-\$9.00	\$2.50
	Western Terminus (15 milles)	\$5.50		\$2.50

TORONTO		Taximètre	Limousine	Service d'Auto- bus
De	A			
Malton	Royal York (14 milles)	non disponible	\$8.00-\$8.50 (taux uniforme)	\$1.75

Les chiffres ci-dessus proviennent d'une source que l'on peut qualifier de fiable, cependant, le très court délai d'avis de l'audition de votre Comité ne nous a pas permis d'en faire la vérification et en conséquence, nous ne pouvons vous en garantir l'exactitude.

APPENDIX "C"

WEST ISLAND TRANSPORTATION
LIMITED

June 17, 1969

M. Baribeau Esq.
Regional Director of Air Services
Department of Transport
P. O. Box 250
Montreal International Airport
Dorval, Quebec
Dear Sir:

Re: Airport Taxi Franchise
Montreal International Airport

I write to confirm our discussion of the 11 June, 1969, in our offices, at which were present: myself, Mr. A. E. Green, my associate, Mr. A. R. Habel, the Airport Manager, Mr. J. E. Goulet, Regional Manager, Airports and Properties, of the Department of Transport, and yourself.

The meeting was held at our request and in view of certain new arrangements for the provision of taxi service at the Montreal International Airport which had recently come into effect. These new arrangements came into effect without notice to us. In view of our interest in providing taxi service at the Airport, as expressed in a number of letters to the Department, we appreciated the opportunity given to us of discussing these new arrangements.

At this meeting, Mr. Green and I, acting on behalf of West Island Transportation Limited, requested the permission of the Department of Transport for the installation of a direct line telephone from the Montreal International Airport to our offices. We pointed out that we would have no objections whatsoever if the privilege of installing direct line telephones were accorded to Dorval Service Taxi Limited on the same basis as it was accorded to us. It is our understanding that our request will be given serious consideration by the Department of Transport.

Considerable discussion took place about the manner in which the taxi business is organized in the City of Dorval and, if I may, I would summarize the remarks of Mr. Green and myself which were made at the meeting.

There are probably four separate elements to the taxi business as it is now set up in the City of Dorval. These are the taxi owners, the taxi drivers, the taxi dispatching companies and the City of Dorval.

There are some twenty-five or thirty taxi owners in the City of Dorval. These gentlemen own from one to nine automobiles each.

APPENDICE "C"

WEST ISLAND TRANSPORTATION
LIMITED

Le 17 juin 1969

M. M. Baribeau,
Directeur régional des services aériens,
Ministère des Transports,
Case postale 250,
Aéroport international de Montréal
Dorval (Québec)

Objet: La franchise de taxis à l'aéroport
international de Montréal

Je donne suite par la présente à notre réunion du 11 juin 1969 qui a eu lieu à nos bureaux et à laquelle assistaient: vous-même, M. A. R. Green, mon associé, M. A. R. Habel, le directeur de l'aéroport, M. J. E. Goulet, le directeur régional des aéroports et propriétés du ministère des Transports, et moi-même.

La réunion s'est tenue à notre demande et à la suite de certaines nouvelles dispositions entrées récemment en vigueur au sujet des services de taxis à l'aéroport international de Montréal. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur à notre insu. Comme nous sommes intéressés à fournir un service de taxis à l'aéroport, comme le prouvent plusieurs lettres au ministère, nous sommes heureux de l'occasion qui nous était offerte d'étudier ces nouvelles dispositions.

Lors de cette réunion, M. Green et moi-même, au nom de la *West Island Transportation Limited*, avons demandé au ministère des Transports la permission d'installer une ligne téléphonique directe entre l'aéroport international de Montréal et nos bureaux. Nous avons signalé que nous n'avions aucune objection à ce que le même privilège soit accordé à la *Dorval Service Taxi Limited*. Sauf erreur, le ministère des Transports étudie attentivement notre demande.

On a longuement discuté de la façon dont sont organisés les services de taxis dans la cité de Dorval et, si vous me le permettez, je résumerai les observations que M. Green et moi-même avons faites lors de la réunion.

La structure actuelle des services de taxis dans la cité de Dorval comporte quatre éléments distincts: les propriétaires de taxis; les chauffeurs de taxis, les services de répartition des taxis et la cité de Dorval.

Il y a environ 25 ou 30 propriétaires de taxis dans la cité de Dorval. Messieurs possèdent chacun d'une à neuf automobiles. Dans

In some cases, they drive their own automobiles in other cases they engage taxi drivers to drive their automobiles for them.

Taxi owners hold a permit for each taxi owned by them, issued by the City of Dorval. The number of these permits is controlled and, at the present time only fifty-nine permits have been issued by the City. The issue of permits and the rights and duties of permit holders are set forth in the Dorval Taxi By-law which was revised and renewed on the 8th April, 1969. You will find attached to this letter a photostat copy of this by-law.

The taxi owners contract with one one of two radio dispatching services. These radio dispatching services are run by West Island Transportation Limited and Dorval Service Taxi Limited. West Island Transportation Limited was incorporated with Letters Patent of Canada and has its statutory head office and a business office in the City of Dorval. Its radio dispatching facilities are situated in Pointe Claire at the Fairview Shopping Centre. It provides services as mentioned hereafter to some ninety taxis, including about thirty-six bearing permits issued by the City of Dorval. The remaining taxis to which it provides facilities carry on business in the west end of the Island of Montreal, but in municipalities other than the City of Dorval. West Island Transportation Limited is beneficially owned by Mr. A. J. Rochette and Mr. A. E. Green.

Dorval Service Taxi Limited has its offices and dispatching services in the City of Dorval. It provides services to some twenty-three or four taxis bearing permits issued by the City of Dorval. So far as we know, the Company is owned and controlled by Mr. Edward Polisenio and members of his family. Under the terms of the usual contract for services, the taxi dispatching company receives payment in advance of the weekly fee commonly referred to as a "stand fee". In exchange for this fee the taxi dispatching company advertises a telephone number to the public. When the public calls this number for taxi service, their demands are relayed by radio to taxi cabs. These demands are distributed amongst taxi cabs serviced by the radio dispatching company on an equitable and impartial basis. The calls furnished by the radio dispatching service to taxi owners are the principal source of their business.

Also, in consideration for the stand fee, the taxi owner is entitled to park his taxi at taxi stands. The taxi stands six concessions leased by the radio dispatching service from the owners of private property. In Dorval, the

certain cas, ils conduisent leur propre automobile. Dans d'autres ils embauchent des chauffeurs de taxis.

Pour chaque voiture de taxi qu'ils possèdent, les propriétaires de taxis détiennent un permis accordé par la cité de Dorval. Le nombre de ces permis est tenu contrôlé, et, jusqu'ici, la cité n'en a accordé que 59. L'octroi des permis et les droits et devoirs des détenteurs de permis sont énoncés dans le règlement municipal de Dorval sur les taxis, qui a été révisé et mis à jour le 8 avril 1969. Je vous en envoie une photocopie sous ce même pli.

Les propriétaires de taxis signent des contrats avec un des deux services de répartition par radio. Ces services sont la propriété de la *West Island Transportation Limited* et de la *Dorval Service Taxi Limited*. La *West Island Transportation Limited* a été incorporée par lettres-patentes du Canada et son siège social et son bureau d'affaires sont situés dans la cité de Dorval. Ses installations-radio sont situées à Pointe-Claire, au centre commercial Fairview.

Elle offre ses services comme il est mentionné ci-dessous, à environ 90 taxis, dont environ 36 détiennent des permis octroyés par la cité de Dorval. Les autres taxis auxquels elle offre ses services font affaire dans l'ouest de l'île de Montréal, mais hors de la cité de Dorval. La *West Island Transportation Limited* est propriété de M. A. J. Rochette et de M. A. R. Green.

Les bureaux et le service de répartition de la *Dorval Service Taxi Limited* sont situés dans la cité de Dorval. La compagnie offre ses services à 23 ou 24 taxis détenteurs de permis octroyés par la cité de Dorval. D'après nos renseignements, la compagnie est propriété de M. Edward Polisenio et des membres de sa famille. En vertu du contrat habituel relatif aux services, la compagnie de répartition des taxis reçoit à l'avance le paiement de droits hebdomadaires, communément appelés «droits de poste». En échange du paiement de ce droit, la compagnie de répartition de taxis communique un numéro de téléphone au grand public. Lorsque le public compose ce numéro, la demande est transmise par radio aux voitures-taxis. Ces demandes sont réparties d'une façon équitable et impartiale entre les voitures-taxis desservies par la compagnie. Les appels fournis par la compagnie aux propriétaires de taxis constituent la principale source de revenu de ceux-ci.

De plus, en échange du droit de poste, le propriétaire de taxi peut stationner sa voiture à un poste de taxis. Ces postes sont des concessions que la compagnie de répartition par radio loue de propriétaires privés. A Dorval,

radio dispatching services lease the following taxi stands:

West Island Transportation Limited

- (1) West Island Mall
 - (2) CPR Station
 - (3) Hilton Hotel
 - (4) International Motel
 - (5) Dorval Shopping Centre
 - (6) Atlantic Aviation
- Dorval Service Taxi Limited*
- (1) CNR Station
 - (2) The Dominion Store, Dorval

The contracts between the radio dispatching services and the taxi owners are usually verbal and they are of very short term duration, being terminable at the end of every week, stand fees being payable weekly in advance. At the present time, under such contracts West Island Transportation Limited provides radio dispatching service to approximately thirty-six taxis in Dorval. Dorval Service Taxi Limited provides radio dispatching service to some twenty-three taxis, in all. It is the common but inaccurate custom to say that one dispatching service or the other controls or "has" so many taxi permits and this is true only in the very limited sense set out above. Neither of the radio dispatching companies in Dorval owns any taxis and, therefore, neither of them actually has a taxi permit issued by the City of Dorval.

Until recently, neither radio dispatching service was entitled to place taxi cabs at the Montreal International Airport for the purpose of accepting casual fares from the public. Recently, under the terms of arrangements of which we do not have any detailed knowledge, Dorval Service Taxi Limited was granted by Murray Hill Limousine Service the privilege of a taxi stand at the Montreal International Airport. Murray Hill Limousine Service has never entered into a serious discussion with us about the grant to us of this privilege or a right of sharing in it with Dorval Service Taxi Limited. Under the terms of its privilege, and under the supervision of the dispatchers of the Murray Hill Limousine Service, Dorval Service Taxi Limited provides a metered taxi service at the Montreal International Airport. We are told that between midnight and 6:00 a.m. the metered taxi service provided by this company wholly replaces the limousine service usually provided by Murray Hill Limousine Service. At other times of the day, the metered taxi service supplements the limousine service.

les compagnies de répartition par radios louent les postes de taxis suivants:

West Island Transportation Limited

- (1) West Island Mall
 - (2) Gare du CP
 - (3) Hôtel Hilton
 - (4) Motel International
 - (5) Centre commercial Dorval
 - (6) Atlantic Aviation
- Dorval Service Taxi Limited*
- (1) Gare du CN
 - (2) Magasin Dominion, Dorval

Les contrats entre les compagnies de répartition par radio et les propriétaires de taxis sont habituellement des ententes verbales de très courte durée, pouvant se terminer à la fin de chaque semaine, et le droit de poste est payable à l'avance chaque semaine. A l'heure actuelle, en vertu d'un contrat de ce genre, la *West Island Transportation Limited* fournit un service de répartition par radio à environ 36 taxis de Dorval. La *Dorval Service Taxi Limited* fournit le même service à environ 23 taxis. On dit souvent, même si ce n'est pas exact, qu'une compagnie de répartition ou l'autre contrôle ou «a» tant de permis de taxis, et ceci n'est vrai que dans le sens très limité décrit ci-dessous. Aucune des compagnies de répartition par radio à Dorval ne possède de voitures-taxis, et, par conséquent, aucune d'entre elles n'a vraiment de permis de taxis, octroyé par la cité de Dorval.

Jusqu'à tout récemment, aucune des compagnies de répartition par radio n'avait le droit de placer de voiture-taxi dans l'aéroport international de Montréal afin d'y prendre des passagers d'occasion. Tout récemment, en vertu de dispositions dont nous n'avons aucune connaissance détaillée, la *Dorval Service Taxi Limited* s'est vue accorder par la *Murray Hill Limousine Service* le privilège d'un poste de taxi à l'aéroport international de Montréal. La *Murray Hill Limousine Service* n'a jamais entamé de discussions sérieuses avec nous sur la possibilité de nous octroyer le même privilège ou sur le droit de le partager avec la *Dorval Service Taxi Limited*. En vertu de ce privilège, et sous la surveillance des répartiteurs de la *Murray Hill Limousine Service*, la *Dorval Service Taxi Limited* offre un service de taxis munis de taximètre à l'aéroport international de Montréal. On nous dit qu'entre minuit et 6:00 du matin, le service de taxis munis de taximètres offert par cette compagnie remplace entièrement le service de limousine habituellement offert par la *Murray Hill Limousine Service*. Le jour, le service de taxis munis de taximètre reçoit l'excédent du service de limousine.

We are not aware of the financial arrangements between Murray Hill Limousine Service and Dorval Service Taxi Limited in respect of the grant of a privilege of a taxi stand at the Airport. We are, however, informed by various taxi owners having contracts for radio dispatching service with Dorval Service Taxi Limited, that they are, or will shortly be, charged an additional \$25.00 per week over and above the ordinary stand fee. On an annual basis, it would seem that these taxi owners will pay to Murray Hill Limousine Service Limited, through Dorval Service Taxi Limited, a sum of \$1,300.00 per taxi for the privilege of using a taxi stand at the Montreal International Airport. We do not yet know whether taxi owners will find that it pays them to contract with Dorval Service Taxi Limited to pay this additional stand fee.

If, however, it proves valuable to taxi owners now contracting with Dorval Service Taxi Limited to pay the additional stand fee of \$25.00 per week, we believe that many, if not all, of the taxi owners to whom West Island Transportation Limited provide service, will terminate their contracts with our company and make contracts for radio dispatching service with Dorval Service Taxi Limited. If this does occur, Dorval Service Taxi Limited will soon have all or nearly all taxis under contract and none or very few of the fifty-nine taxis holding permits from the City of Dorval will be providing service to residents of the City or to industries situate in it.

We would point out that if a taxi owner pays a premium of \$25.00 per week to Murray Hill Limousine Service Limited or Dorval Service Taxi Limited, for the right to park his taxi at the Airport it could only be because his taxi will earn more from business generated at the Airport. Therefore, we believe that most of the taxi owners, if not all of them, to which Dorval Taxi Service Limited provides radio dispatching service will want to have their taxis stationed at the Montreal International Airport. From this, it follows that service to the public in general in the City of Dorval may well suffer markedly, with certain attendant political repercussions on a municipal level. Residents of Dorval and businesses situate in the City are hardly likely to allow a dearth of taxi service regulated by the City of Dorval to occur without protest to the municipal authorities.

There was a suggestion made during our discussion that if Dorval Service Taxi Limited diverts some twenty-odd automobiles to

Nous ne sommes pas au courant des arrangements financiers conclus entre la *Murray Hill Limousine Service Limited* et la *Dorval Service Taxi Limited* au sujet de l'octroi des privilèges de poste de taxis à l'aéroport. Divers propriétaires de taxis qui ont des contrats de répartition par radio avec la *Dorval Service Taxi Limited* nous informent cependant qu'on exige actuellement, ou qu'on exigera sous peu, un droit additionnel de \$25 par semaine en plus du droit ordinaire de poste. A l'échelle annuelle, il semble que ces propriétaires de taxis verseront à la *Murray Hill Limousine Service Limited* par l'entremise de la *Dorval Service Taxi Limited*, une somme de \$1,300 par taxi pour le privilège d'utiliser un poste de taxi à l'aéroport international de Montréal. Nous ne savons pas encore si les propriétaires de taxis trouveront qu'il est avantageux pour eux de verser ce droit supplémentaire à la *Dorval Service Taxi Limited*.

Si, toutefois, il se révèle avantageux pour les propriétaires de taxis qui ont maintenant un contrat avec la *Dorval Service Taxi Limited* de verser le droit supplémentaire de \$25 par semaine, nous croyons que presque tous les propriétaires de taxis à qui la *West Island Transportation Limited* offre ses services mettront fin à leur contrat de répartition par radio avec notre compagnie et en concluront d'autres avec la *Dorval Service Taxi Limited*. Si cela se produit, la *Dorval Service Taxi Limited* aura presque tous les contrats de taxis et aucun des 50 taxis qui détiennent un permis de la cité de Dorval ne fourniront de services aux résidents ou aux industries de la Cité.

Nous voulons signaler que si un propriétaire de taxi verse à la *Murray Hill Limousine Service Limited* ou à la *Dorval Service Taxi Limited* une prime hebdomadaire de \$25 pour pouvoir stationner sa voiture à l'aéroport, c'est uniquement parce que cette voiture tirera des revenus supérieurs de la clientèle de l'aéroport. Nous croyons donc que la plupart des propriétaires de taxis, sinon tous, auxquels la *Dorval Service Taxi Limited* fournit un service de répartition par radio voudront stationner leurs voitures à l'aéroport international de Montréal. Il en découle que le service au grand public de la cité de Dorval pourra en souffrir de façon marquée, ce qui entraînera certaines répercussions politiques au niveau de la municipalité. Les résidents de Dorval et les entreprises situées dans les limites de la ville ne permettront sûrement pas sans protester auprès des autorités municipales que disparaisse le service de voitures-taxis régi par la cité de Dorval.

Lors de notre discussion, il a été suggéré que si la *Dorval Service Taxi Limited* attire une vingtaine de voitures vers le service de

the taxi service at the Montreal International Airport, the City of Dorval will automatically issue taxi permits to an additional twenty-odd taxi owners. To the best of our knowledge, such a proposal has never been entertained at a public meeting of the Council of the City of Dorval. The Council has a right to issue these additional permits, if it wishes to do so. But, by doing so, it will, in fact, be granting permits of two separate classes. One class of permit will be issued to taxi owners having a right of access to the lucrative market of the International Airport. The other class of permit will be issued to taxi owners without this privilege. Moreover, the City will somehow have to label its permits accordingly, otherwise there will be no lawful reason why any permit holder, from the point of view of the City, cannot contract with Dorval Taxi Service Limited and have the right to use a taxi stand on the Airport. We feel it is unlikely that the City will accept being placed in such a position.

From our point of view, then, it seems that the problem discussed above comes down to one basic point. How can metered taxi service be provided at the Montreal International Airport on a regular and adequate basis, according to demand, and at the same time the quality of service provided until now be maintained for the residents of Dorval and the businesses in the City. We suggest that the appropriate answer is that proposed by us at the commencement of this letter. That both the radio dispatching companies be allowed, if they so wish, to install a direct line telephone between the International and Domestic Arrivals sections of the Airport and the dispatching offices. The radio dispatching company would have this privilege on payment of a fee to the Department of Transport. We have already indicated to you that we would be prepared to pay to the Department an annual fee for this privilege which we believe would be substantial. If both taxi services are allowed this privilege, they will continue to compete each with the other on fair terms and their competition will serve to insure that the public is provided with the best possible service. Taxi owners serviced by each company will have access to the same lucrative market, but through both companies, on what we presume will be the same terms (in the circumstances we cannot see either company charging a higher premium than the other to the taxi owner for a right of access to the airport market). Very little space at the airport will be required by the taxis serviced by either taxi dispatching company as both of them have stands or conces-

taxis à l'aéroport de Montréal, la cité de Dorval émettra automatiquement des permis de taxis à une vingtaine de nouveaux propriétaires. Au meilleur de notre connaissance, une suggestion de ce genre n'a jamais été étudiée lors des séances publiques du Conseil municipal de la cité de Dorval. Le Conseil municipal a le droit d'émettre ces nouveaux permis, s'il le veut bien. Mais, ce faisant, il se trouvera en fait à décerner des permis à deux catégories différentes. Une catégorie de permis sera accordée aux propriétaires de taxis qui ont droit d'accès à la clientèle abondante de l'aéroport international. L'autre catégorie de permis sera octroyée aux propriétaires de taxis qui ne jouissent pas de ce privilège. De plus, la cité devra en quelque sorte, distinguer ces permis en conséquence, sans quoi il n'y aura aucune raison légale, du point de vue de la cité, qui pourrait empêcher tout détenteur de permis de signer un contrat avec la *Dorval Service Taxi Limited* pour pouvoir utiliser la station de taxis à l'aéroport. Selon nous, il est très improbable que la cité accepte de se placer dans une telle situation.

Nous sommes donc d'avis que le problème qui vient d'être étudié se résume à une question fondamentale: comment fournir à l'aéroport international de Montréal, de façon régulière et suffisante pour répondre à la demande, un service de taxis munis de taximètres et comment, en même temps, maintenir à son niveau actuel la qualité du service offert jusqu'ici aux résidents de Dorval et aux entreprises situées dans les limites de la municipalité? Selon nous, la meilleure réponse est celle que nous avons proposée au début de la présente lettre. Que les deux compagnies d'expédition par radio puissent, si elles le veulent, installer une ligne téléphonique directe entre la section des envolées internationales et domestiques de l'aéroport et les centrales de répartition. En retour de ce privilège, la compagnie d'expédition par radio devra verser un droit quelconque au ministère des Transports. Nous avons déjà indiqué que nous serions disposés à verser au ministère, en retour de ce privilège, un droit annuel assez substantiel. Si les deux compagnies de taxis se voient accorder ce privilège, la concurrence entre elles se fera toujours à armes égales et permettra d'assurer au public le meilleur service possible. Les propriétaires de taxis desservis par chaque compagnie auront accès à la même clientèle abondante, mais par l'entremise des deux compagnies, et, nous le supposons, aux mêmes conditions (dans les circonstances, nous ne pouvons pas voir comment une compagnie pourrait exiger du propriétaire de taxis une prime supérieure à l'autre compagnie pour un même droit d'accès à la clientèle de l'aéroport). Les taxis desservis par l'une ou

sions off the airport but only two or three minutes driving time from it.

The direct line service will be between the public at the airport and the taxi dispatcher of each company. The taxi dispatcher from each company will be responsible for insuring, as is the case at present, that adequate service is given to the public not only at the airport, but elsewhere in the City of Dorval. Moreover, the taxi dispatchers would be able, we believe, to ensure that any applicable regulations of the government of Canada governing commercial traffic on the airport are observed by the taxi drivers. If the resources of each radio dispatching company are not adequately deployed as between the airport and the rest of the City, it will be for one of two reasons. Either the dispatching service will be inefficient, or there will be insufficient taxis holding permits to provide service to both the airport and the rest of the City. In the first case, over a fairly short time, ordinary factor of competition will tend to correct this situation. In the second case, provided that a proof of need can be demonstrated to the City of Dorval, it is likely that the City will issue additional permits to taxi owners who, in that case, will then be free to enter into radio dispatch contracts with either of the two radio dispatch services, according to the option of the taxi owner holding a permit.

We understand that under the terms of its concession from the Department of Transport, Murray Hill Limousine Service Limited was and is obliged to provide a service for the public of transportation by metered taxis. Until recently, this service has not been provided. It is not now being provided by the concessionaire but by Dorval Service Taxi Limited. This would seem to be a case of a sub-lease by the concessionaire of a part of his concession rights. We would assume that this subletting was approved by the Department of Transport and we do so because of the terms of a letter of 20th November, 1968, from Mr. R. A. Morrison, Executive Assistant to the Minister, which was addressed to me. In view of our interest in providing the service in question, which has been the subject of considerable correspondence with officers of the Department, we were a little surprised that the concessionaire was permitted to sublet a part of his concession without being obliged to discuss this in advance with us.

Should you wish to discuss the points raised in this letter and in our last conversation, please do not hesitate to contact the

l'autre compagnie de répartition de taxis ne nécessiteront que très peu d'espace à l'aéroport, car les deux compagnies ont des postes ou concessions à deux ou trois minutes de l'aéroport.

La ligne téléphonique directe sera installée entre le public à l'aéroport et le répartiteur des taxis de chaque compagnie. Celui-ci sera chargé d'assurer, comme c'est le cas à l'heure actuelle, un service convenable au public, non seulement à l'aéroport, mais ailleurs dans la cité de Dorval. De plus, il pourrait, selon nous, voir à ce que les règlements pertinents du gouvernement du Canada régissant la circulation commerciale sur l'aéroport soient observés par les chauffeurs de taxis. Si les ressources de chaque compagnie de répartition par radio ne sont pas déployées de façon adéquate entre l'aéroport et le reste de la cité, ce sera pour l'une ou l'autre des raisons suivantes: le service d'expédition ne suffira pas à la tâche, ou il n'y aura pas assez de taxis et de détenteurs de permis pour répondre à la demande à l'aéroport et dans le reste de la cité. Dans le premier cas, les éléments ordinaires de la concurrence rectifieront rapidement cette situation. Dans le second, pourvu qu'on puisse en prouver la nécessité à la cité de Dorval, celle-ci octroiera probablement des permis aux propriétaires de taxis qui, dans ce cas, seront alors libres de conclure des contrats de répartition par radio avec l'une ou l'autre des deux compagnies, au choix du propriétaire de taxis qui détiendra le permis.

Sauf erreur, en vertu de la concession qu'elle s'est vue octroyer par le ministère des Transports, la *Murray Hill Limousine Service Limited* devait et doit toujours fournir au public un service de transport par voitures-taxis munies d'un taximètre. Jusqu'à tout récemment, ce service n'était pas encore offert. Présentement, ce ne sont pas les concessionnaires qui l'offrent, mais bien la *Dorval Service Taxi Limited*. Cela semble un cas où le concessionnaire a accordé, par sous-contrat, une partie de ses droits de concession. Nous supposons que ce sous-contrat a été approuvé par le ministère des Transports, et ceci, à cause d'une lettre du 20 novembre 1968 que m'a adressée M. R. A. Morrison, adjoint exécutif du ministre. Comme nous sommes intéressés à fournir le service en question et que nous l'avons mentionné à maintes reprises par écrit aux fonctionnaires du ministère, nous avons été quelque peu surpris de constater que le concessionnaire pouvait accorder par sous-contrat une partie de sa concession sans être obligé d'en discuter à l'avance avec nous.

Si vous voulez étudier les questions soulevées dans la présente lettre et lors de notre récente conversation, n'hésitez pas à commu-

writer. In the meantime, it would be appreciated if you would consider this letter as our renewed formal request for the right to provide a needed taxi service for the public at the Montreal International Airport by means of the installation of direct telephone lines between the Domestic and International arrivals lobbies and our radio dispatch offices.

We remain,

Yours very truly,

WEST ISLAND TRANSPORTATION
LIMITED

A. J. Rochette, President

niquer avec moi. Entre temps, nous vous serions gré de bien vouloir considérer la présente lettre comme un nouveau document officiel dans lequel nous demandons la permission de fournir au public à l'aéroport international de Montréal le service de taxis nécessaire au moyen de l'installation de lignes téléphoniques entre les salles des arrivées domestiques et internationales et nos bureaux de répartition par radio.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

WEST ISLAND TRANSPORTATION
LIMITED

Signé: Le président, A. J. Rochette

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

HOUSE OF COMMONS

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

ON

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

Chairman

COMITÉ PERMANENT

DES

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 5

WEDNESDAY, DECEMBER 17, 1969

LE MERCREDI 17 DÉCEMBRE 1969

MONTREAL, P.Q.

Respecting

Ground transportation at airports
in Canada

Concernant

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman
and Messrs.

H. Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président
et MM.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Forrestall,

Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,
La Salle,
Mazankowski,
Portelance,

Pringle,
Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Trudel,
Valade—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, December 17, 1969.
(13)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.08 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (*London East*), Trudel, Valade—(19).

Witnesses: From the "Mouvement de libération du taxi": Messrs. Guy Gosselin, Marcel Morin, Jean-Pierre Bélanger; Mr. Harry Felsenstein, Independent taxi operator. *From the Legal Department of the City of Montreal:* Mr. Paul Normandin. *From the Lasalle Taxi Association:* Mr. Gérard Brunet, President; Mr. Alphonse Barbeau, Advocate.

The Chairman announced the schedule of witnesses to be heard by the Committee and then introduced the representatives of the "Mouvement de libération du taxi".

Mr. Guy Asselin, Member, read parts of the brief into the Evidence with comments on certain sections and Mr. Marcel Morin then addressed the Committee and proceeded with the solutions proposed by this organization.

Moved by Mr. Portelance,

Resolved—That the brief of the "Mouvement de libération du taxi" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "D"*).

It was moved by Mr. Trudel,

Resolved—That because of the limited time allowed for questioning on the brief presented by the "Mouvement de libération du taxi", that the representatives of the above mentioned organization be called as witnesses in Ottawa to supply

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 17 décembre 1969.
(13)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h. 08. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (*Lévis*), Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Turner (*London-Est*), Trudel, Valade—(19).

Témoins: Du Mouvement de libération du Taxi: MM. Guy Asselin, Marcel Morin, Jean-Pierre Bélanger; M. Harry Felsenstein, chauffeur de taxi indépendant. *Du contentieux municipal de Montréal:* M. Paul Normandin. *De l'Association de taxis Lasalle:* M. Gérard Brunet, président; M. Alphonse Barbeau, avocat.

Le président donne la liste des témoins qui seront entendus par le Comité et présente ensuite les représentants du Mouvement de Libération du Taxi.

M. Guy Asselin lit des parties du mémoire en commentant certaines sections et M. Marcel Morin saisit les membres du Comité des solutions que l'organisme propose.

Sur une proposition de M. Portelance,

Il est décidé—Que le mémoire du Mouvement de Libération du Taxi soit imprimé en annexe aux procès-verbaux de ces témoignages d'aujourd'hui. (*Voir Appendice «D»*).

Sur une proposition de M. Trudel,

Il est décidé,—En raison du temps limité pour questionner les membres du Mouvement de Libération du Taxi au sujet de leur mémoire, qu'ils soient invités à témoigner à Ottawa afin de fournir au Comité de plus amples renseignements sur

the Committee with additional information on their brief before a Draft Report is made to the House.

The Chairman then introduced the representative of the City of Montreal who, reading from a prepared text, made representations on behalf of the City of Montreal and was questioned thereon.

The Committee agreed to Mr. Normandin supplying the Committee with a copy of the Montreal By-law or By-laws dealing with licence costs for the operation of taxis within the boundaries of the City of Montreal.

The Chairman thanked Mr. Normandin for the evidence given and he was excused.

It was agreed to adjourn for a short recess.

At 12.45 p.m. the Committee reconvened and the Chairman introduced officials of the Lasalle Taxi Association.

Mr. Alphonse Barbeau made a summary of the brief and he was questioned thereon, assisted by Mr. Gérard Brunet, President of the Lasalle Taxi Association.

On motion of Mr. Forrestall,

Resolved—That the brief submitted by the Lasalle Taxi Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "E"*).

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were excused.

At 1.50 p.m., the Committee adjourned until 9.30 a.m., Thursday, December 18, 1969.

leur mémoire avant l'ébauche d'un projet de rapport à la Chambre.

Le président présente le représentant de la municipalité de Montréal qui, en donnant lecture d'un texte préparé, présente des instances au nom de la municipalité de Montréal. Il répond ensuite aux questions des députés.

Le Comité accepte que M. Normandin fournisse au Comité une copie du Règlement municipal ou des Règlements municipaux relatifs aux coûts des permis d'exploitation de taxis dans les limites de la ville de Montréal.

Le président remercie M. Normandin d'être venu témoigner et lui permet ensuite de se retirer.

Les membres du Comité acceptent de faire une courte interruption.

A 12h. 45, le Comité se réunit de nouveau et le président présente les membres de la direction de l'Association de taxis Lasalle.

M. Alphonse Barbeau fait un résumé du mémoire. Avec l'aide de M. Gérard Brunet, président de l'Association de taxis Lasalle, il répond aux questions des députés.

Sur une proposition de M. Forrestall,

Il est décidé,—Que le mémoire soumis par l'Association de taxis Lasalle soit imprimé en annexe aux procès-verbaux des témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «E»*).

Le président remercie les témoins d'être venus témoigner et leur permet de se retirer.

A 1 h. 50, le Comité s'ajourne jusqu'à 9h. 30 du matin, le jeudi 18 décembre 1969.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Mercredi le 17 décembre 1969

Le président: Messieurs, nous avons quorum, et je voudrais, avant d'appeler les témoins de ce matin, vous donner un aperçu de nos séances de la journée. Ce matin, nous commencerons avec le Mouvement de libération du taxi de Montréal, suivi de la Ville de Montréal. Si nous avons le temps, nous entendrons la compagnie Taxis LaSalle.

That is our schedule for today. We have the Taxi Liberation Movement of Montreal; the City of Montreal and LaSalle Taxi Association.

J'inviterais à l'avant M. Asselin du Mouvement de libération du taxi de Montréal, ainsi que MM. Marcel Morin, André Froment, Marc Carbonneau, Jean-Pierre Bélanger, Jacques Lanctôt.

J'ai expliqué hier à M. Asselin que le temps à notre disposition était assez restreint, et je lui ai demandé de nous donner un résumé de ce mémoire au lieu de le lire en entier. Tous les membres du Comité savent que le mémoire est assez volumineux; nous aurons la chance de l'étudier en comité, à Ottawa. Je demande donc à M. Asselin de nous donner un résumé de son mémoire de façon à permettre aux membres du Comité de lui poser des questions. Monsieur Asselin.

M. Guy Asselin (Mouvement de libération du taxi de Montréal): Monsieur le président, nous avons tenté de faire sauter certains paragraphes. Le tout devrait durer environ une quarantaine de minutes.

Le président: Il ne restera pas beaucoup de temps pour les questions. Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, si ça dure 40 minutes, il faudrait le savoir tout de suite. Combien de temps est accordé au Mouvement de libération du taxi?

Le président: Nous nous étions entendus, hier, pour environ une heure, et la ville de Montréal devait témoigner à 10 heures. Peut-être M. Asselin pourra-t-il raccourcir un petit peu plus, mais il s'agit de commencer.

M. Guay (Lévis): Si la lecture du mémoire dure 40 minutes, monsieur le président, il nous restera seulement 20 minutes pour poser des questions.

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, December 17, 1969.

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum, and before calling this morning's witnesses, I would like to give you a general idea of our sittings today. This morning, we shall start with the *Mouvement de libération du taxi de Montréal*, followed by the City of Montreal, and if we have enough time left, we shall hear the Lasalle Taxi Association.

C'est notre horaire pour aujourd'hui. Le mouvement de libération des chauffeurs de taxi de la ville de Montréal et l'association de taxis de Lasalle vont comparaître.

And now I would invite Mr. Asselin of the MLT of Montreal, as well as Messrs. Marcel Morin, André Froment, Marc Carbonneau, Jean-Pierre Bélanger and Jacques Lanctôt.

I explained yesterday to Mr. Asselin, that the time at our disposal was rather limited, and I asked him to give us a summary of his brief instead of reading it *in extenso*. All members of the Committee know that the brief is rather voluminous; we will have an opportunity of considering it in Committee, in Ottawa. Therefore, I would ask Mr. Asselin to sum up his brief, so as to allow members of the Committee to ask him questions. If you want to proceed now Mr. Asselin.

Mr. Guy Asselin (Mouvement de libération du taxi de Montréal): Mr. Chairman, we have tried to make a summary of this brief. What we are going to do is to skip some paragraphs. It should take about 40 minutes.

The Chairman: That does not leave much time for questioning. Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, if it is to last 40 minutes, we would know right away. How much time is being given in all to the Taxi Liberation Movement?

The Chairman: Yesterday, we had agreed on one hour, approximately, because we had scheduled the City of Montreal for ten o'clock. Maybe Mr. Asselin can make it a little bit shorter, but we had better get started.

Mr. Guay (Lévis): If it lasts 40 minutes, Mr. Chairman, then there are only 20 minutes left for putting questions.

[Text]

Le président: Monsieur Bélanger?

M. Jean-Pierre Bélanger (Membre du comité provisoire du Mouvement de libération du taxi): Nous avons beaucoup travaillé à ce mémoire, et si nous n'avons que 40 minutes, nous préférons dire ce que nous avons à dire de façon systématique plutôt que de risquer de dire un peu n'importe quoi, à l'aveuglette. Pour ce qui est de la période de questions, si elle se résume à 15 minutes, nous n'y tenons pas.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Puis-je proposer que le document soit attaché à nos comptes rendus?

Le président: Il est proposé par M. Portelance, secondé par M. Skoberg, que le mémoire présenté par le Mouvement de libération du taxi soit publié en appendice à notre rapport. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Asselin.

M. Asselin: Messieurs, ce mémoire n'est pas le produit d'une improvisation ni le travail d'un groupe isolé. Il est le produit d'une connaissance de la réalité, longuement acquise au cours des années, par des milliers de chauffeurs de taxi vivant et réfléchissant chaque jour sur leur réalité. Cette connaissance a été définie au cours de la dernière assemblée générale du MLT puis reportée à un comité de 15 chauffeurs.

Le chauffeur de taxi

Qu'est-ce qu'un chauffeur de taxi et comment en arrive-t-il à choisir cette carrière?

En général, les chauffeurs de taxi viennent de toutes les couches sociales. Plusieurs n'ont exercé d'autre métier que celui-là. Certains étaient de petits marchands qui, devant la concurrence, ont dû fermer leurs portes, d'autres des victimes de l'automatisation ou encore par simple goût de liberté. En cherchant bien on pourrait trouver mille et une raisons pour lesquelles le chauffeur de taxi a choisi cette carrière.

Quelques traits de caractère le distinguent cependant des autres classes de travailleurs.

Il est soucieux. C'est la nature même de son travail qui en est la cause puisqu'il est toujours en quête d'un nouveau client. Son humeur est imprévisible selon ses déboires ou les aléas de la chasse aux clients. Consciemment ou non, il a soif de liberté. S'il persiste dans ce métier ingrat, au prix de sacrifi-

[Interpretation]

Mr. Chairman: Mr. Bélanger?

Mr. Jean-Pierre Bélanger (Member of the Provisional Committee of the Mouvement de libération du taxi): We worked hard on this brief, and if we only have 40 minutes we prefer giving what we have to say in a systematic way rather than take a chance on saying almost anything off the top of our heads. With regard to a question period, if we have 15 minutes only, we would rather not have it.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: May I move that the brief be printed as an appendix to our Minutes of Evidence?

The Chairman: Moved by Mr. Portelance and seconded by Mr. Skoberg that the brief presented by the *Mouvement de libération du taxi* be printed as an appendix to our report. Shall the motion carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Mr. Asselin.

Mr. Asselin: Gentlemen, this brief is not the result of improvisation, nor the work of an isolated group. It is the result of a knowledge of the realities, achieved at great length, over the years, on the part of thousands of taxi drivers who live this reality and think about it each day. This knowledge was outlined during the last general meeting of the MLT, then referred to a committee of 15 drivers.

The Taxi Driver

What is a taxi driver and how did he happen to choose that trade?

In general taxi drivers come from all the social strata of society. Some have never practised any other trade. Some were small merchants who, in the face of competition, had to close their doors. Others were victims of automation, or became taxi drivers simply because of a taste for liberty. Diligent search reveals a thousand and one reasons why the taxi driver chose that career.

However a few character traits distinguish the taxi driver from other classes of workers.

He is worried; it is the very nature of his work that causes this, since he is always looking for new clients. His mood is predictable, in accordance with the disappointments and bits of hard luck that he has experienced in the chase after clients. Consciously or not, he thirsts for liberty. His persisting in this

[Texte]

ces, c'est qu'il estime que le prix de la liberté en vaut peut-être quand même la chandelle.

Aussi longtemps que nos gouvernements, avec la participation active des chauffeurs, ne s'appliqueront pas à corriger les sources du mal, les organismes de bien-être sociaux ne serviront qu'à replâtrer les jambes de bois et dans quelques décades, notre société aura peut-être acquis l'honneur douteux de posséder le nombre le plus imposant d'épaves sociales.

Bien que nous ayons les capacités physiques nécessaires pour subvenir à nos besoins, les autorités gouvernementales ne semblent pas devoir essayer de trouver les formules nécessaires à notre *Réhabilitation économique*.

Les graves problèmes économiques des chauffeurs de taxis sont dûs à une foule de causes et à une foule de responsables. Les chauffeurs de taxi sont prêts à prendre leurs responsabilités. *Le gouvernement fédéral est-il prêt à assumer sa part de responsabilité, sans renvoyer la balle aux autres responsables?* Le gouvernement fédéral est-il prêt à régler *définitivement* les problèmes de l'aéroport de Dorval et des futurs aéroports, en se préoccupant des conditions d'existence des milliers de chauffeurs de taxi, avant de s'occuper de la recherche de profit pour une compagnie quelconque?

Il existe actuellement dans la ville de Montréal au moins 6,000 chauffeurs réguliers, vivant de l'industrie du taxi, ce qui fait du taxi une des plus importantes industries de Montréal. En moyenne, on peut évaluer entre \$0.90 et \$1.25 le salaire horaire de ces chauffeurs; ce revenu varie énormément en fonction de la clientèle, des conditions économiques générales, de l'ancienneté des chauffeurs (contrairement à la situation courante dans l'industrie, plus un chauffeur a de l'expérience dans le taxi, moins son revenu est élevé).

Quand aux heures de travail, on peut estimer à 75 heures la moyenne hebdomadaire d'heures de travail, comme le prouvent les trois tableaux suivant, que je ne lirai pas.

Un groupe de chauffeurs de taxis a décidé il y a environ un an de participer activement à l'organisation du taxi.

Il était plus que normal que les premières activités de ces chauffeurs prennent la forme de colères, colères refoulées depuis trop longtemps. Les premiers responsables ne sont-ils pas ceux-là même qui ont la responsabilité de gouverner ce pays?

[Interprétation]

thankless vocation, at the cost of sacrifices, is because he considers that liberty is worth the price.

As long as our governments, with the active participation of the drivers, remain indifferent to correcting the causes of the trouble, social service organizations will serve only to replaster wooden legs; in a few decades our society will perhaps have acquired the doubtful honour of possessing the greatest number of social wrecks.

Although we have the necessary physical capacities to meet our needs, the Government authorities do not seem to be trying to find the necessary formulas for our *economic rehabilitation*.

The serious economic problems of taxi drivers are the result of a host of causes and a host of persons. Taxi drivers are ready to assume their responsibilities. *Is the Federal Government ready to assume its share of responsibility, without passing the buck to other responsible parties?* Is the Federal Government prepared to settle *definitely* the Dorval Airport problem and the problems of future airports, by concerning itself with the living conditions of thousands of taxi drivers, before concerning itself with the profits of some company or other?

There are at present in the City of Montréal at least 6,000 regular taxi drivers, who live by their taxis; this makes the taxi business one of the most important of Montreal industries. On the average, one could estimate, between 90 cents and \$1.25 represents the hourly pay of these drivers. Their income varies enormously in proportion to the clientele, to the general economic conditions and to the seniority of the drivers (contrary to the current situation in other industries, the more experience a driver has in the taxi business, the lower his income).

As for the working hours they can be estimated at 75 hours per week, as an average, as shown in the next 3 tables, which I will not read.

A group of taxi drivers decided about a year ago to participate actively in the taxi organization.

It was no more than normal that the first activities of the drivers should take the form of angry protests, representing anger that had been sublimated for too long. Is it not true that the principal persons responsible for this are precisely the people responsible for governing this country?

[Text]

Le MLT est un mouvement d'organisation et d'animation. Il représente le seul mouvement véritable de chauffeurs de taxi, actuellement. D'autres mouvements peuvent bien se vanter de représenter les chauffeurs en dévoilant le nombre de leurs «membres». Une connaissance sommaire de la réalité de l'industrie convainc facilement qu'il ne s'agit là que de fumisterie. Le MLT est un mouvement en pleine croissance. Sa représentativité se fonde surtout sur la participation constante des chauffeurs de taxi à chaque aspect de son action et surtout sur la représentativité de ses revendications, vouloir s'attarder à autre chose qu'à la critique du taxi que fait le MLT serait faire œuvre d'autruche, pratiquer une politique d'irresponsabilité.

Ce mémoire ne prétend pas faire toute la lumière sur le taxi. Les chauffeurs de taxis n'ont pas, comme nos gouvernements et comme Murray-Hill, un grand nombre d'heures de loisirs, de l'argent et une armée de technocrates pour analyser la situation du taxi. Ce mémoire se veut être la participation concrète des chauffeurs à l'organisation du taxi et du transport aux aéroports.

Dans une première partie, nous vous proposerons notre analyse de la situation actuelle du service de transport à l'aéroport de Dorval et du service de taxi à Montréal.

Dans la seconde partie, nous vous soumettrons nos solutions à ces problèmes.

La réalité actuelle

M. Charles Hershorn déclarait dans la *Presse* du 24 novembre 1969 que: «Murray-Hill n'est pas une compagnie de taxis. Nos véhicules, précisément parce qu'ils ne sont pas autorisés, par permis, à servir de taxis (avec taximètres), donnent un service légalement autorisé et prévu comme un service de voiture avec chauffeur, tel que prévu par la loi et l'autorité de la Régie des transports.»

Fin de la citation.

Murray-Hill a reçu des ordonnances de la Régie des transports du Québec de ce fait, il prétend qu'il n'a pas à respecter la juridiction de la municipalité parce que, selon lui, la Régie est un organisme supérieur à la ville.

Or, cette interprétation que Murray-Hill fait de la juridiction municipale est contredite par les lois de l'Assemblée nationale, c'est-à-dire les lois qui définissent le pouvoir de la ville.

Murray-Hill porte donc le problème devant les tribunaux. En 1965, la Cour Municipale de Montréal confirme la juridiction de la ville.

[Interpretation]

The MLT is a movement for organization and animation. It represents the only real movement of taxi drivers today. Other movements can boast that they represent drivers, by showing the number of "members" they have. A minimum knowledge of the reality of this industry will easily convince anybody that this is nothing but pipe-dreaming. The MLT is a movement that is in the midst of growth. Its representativity is based especially on the constant participation of taxi drivers in every aspect of its action, especially in the matter of the representativity of its claims. To want to linger on anything else than the taxi critique made by the MLT, would be to act like an ostrich, to practise a policy of irresponsibility.

This brief does not pretend to shed all possible light on the taxi business. Taxi drivers do not have, like the people who govern us and like Murray Hill, a great many leisure hours, a good deal of money and an army of technocrats to analyse the situation in the taxi trade. This memorandum seeks to represent the concrete participation of drivers in the taxi organization and in organization of the airport transportation sector.

In a first part, we propose to submit to you our analysis of the present situation in the transportation service at the Dorval airport, and in the taxi service to Montreal.

In the second part we shall submit our solutions to these problems.

The Present Reality

Mr. Charles Hershorn stated in *La Presse* on the 24th of November, 1969, that: Murray Hill is not a taxi company. Our vehicles, precisely because they are not authorized, by permit, to serve as taxis (with taxi-meters) give a service that is legally authorized and provided for, as a car-with-driver service, as provided for by law and by the authority of the Quebec Board of Transport.

End of quotation.

Murray Hill has received orders from the Quebec Board of Transport. It therefore claims that it does not have to observe the jurisdiction of the municipality, because, according to Murray Hill, the Board is an organization superior to the municipality.

Now, this interpretation that Murray Hill gives to municipal jurisdiction, is contradicted by the laws of the National Assembly, that is to say, the laws that define the powers of the municipality.

Murray Hill, then, took the problem to the Courts. In 1965, the Montreal Municipal Court confirmed the municipality's jurisdiction.

[Texte]

Murray-Hill décide d'aller devant la Cour Supérieure du Québec.

La Cour Supérieure du Québec a renforcé les arguments en faveur de la municipalité. En juillet 1968, elle a appuyé le droit de la ville de Montréal à exiger ces droits d'immatriculation pour le fonctionnement des voitures sans compteurs de Murray-Hill, en s'appuyant, entre autres, sur les deux articles suivants de la chartre de la ville de Montréal: Article 521, 21 et article 803.1.

Murray-Hill a cette fois porté le problème devant la Cour d'Appel du Québec. Les chauffeurs de taxis sont en droit de se demander jusqu'à quand durera ce petit jeu vieux de plusieurs années. Ce conflit dont l'impact est de la plus haute importance pour les chauffeurs de taxis, et dont le gouvernement fédéral se fait indirectement le complice. Où se situe l'enjeu véritable de ce débat, pour l'industrie du taxi, essayons de résumer le problème.

Murray-Hill conteste la juridiction municipale sur les autos de louage. Parce que, dit Murray-Hill, nous ne sommes pas un service de taxi, nous relevons de la Régie des transports du Québec, non de la municipalité. Or, il nous semble que ce soit là une façon d'éviter le vrai problème. Car, du moins en ce qui regarde le service à l'aéroport, il nous semble qu'il s'agit d'un service de taxi.

En effet, l'auto de louage, ou le véhicule de promenade non immatriculé comme taxi, offre, légalement, qu'un service irrégulier. Une ordonnance de la Régie des transports accordée à Murray-Hill pour un service d'autos de louage le précise bien:

Les opérations autorisées par ce permis sont irrégulières par leur nature et, à moins d'autorisation spéciale, il est interdit, au détenteur de conclure toute entente pour un service répété.

L'article numéro 1.24 de la loi de la Régie des Transports précise que le service régulier est un service de transport par taxi ou par autobus. On ne fait pas référence à l'auto de louage.

La définition du service par le permis fédéral de la Murray-Hill pour l'aéroport de Dorval, semble bien montrer qu'il s'agit d'un service régulier. L'article 14 de ce permis fédéral dit que Murray-Hill et je cite:

Doit maintenir audit aéroport un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de taxis, incluant des taxis avec taximètres, 24 heures par jour, afin d'accueillir la quantité normale et prévue de passagers qui voyagent en provenance et en direction de l'aéroport.

[Interprétation]

Murray Hill decided to go before the Superior Court of the Province of Quebec.

The Quebec Superior Court supported the arguments in favour of the municipality. In July of 1968, it supported the right of the City of Montreal to require the licence-plate permit for the operation of Murray Hill's automobiles without meters, basing its decision on, among other things, the two following articles of the Charter of the City of Montreal: Art. 521,21 and Art. 803.1.

This time Murray Hill took the problem before the Court of Appeal of the Province of Quebec. Taxi drivers can ask themselves how long this little game, that has been going on for several years, will continue. It is a conflict whose impact is of the greatest importance for the taxi drivers, and in which the Federal Government is becoming an accomplice.

One can see the real stakes in this debate, for the taxi industry. Let us try to sum up the problem.

Murray Hill contests the jurisdiction of the Municipal authorities over automobiles that are rented. "Because", says Murray Hill, "We are not a taxi service", we come under the Board of Transport of the Province of Quebec, not under the municipality. Now, it seems that this is a way of dodging the real problem. For, at least with regard to the airport service, it seems to us that it is a matter of taxi service.

Indeed, the automobile for hire, or the trip of the vehicle that is not licensed as a taxi, offers, legally, a regular service. A decree from the Board of Transport gives Murray Hill hired-car rights, and this is clearly stated.

Operations authorized by this permit are by their nature irregular and, without special authorization, the licensee is forbidden to conclude any agreement for repeated service.

Article No. 1.24 of the Act respecting the Board of Transport states specifically that the regular service is a transportation service by taxi, or by autobus. No reference is made to automobiles for hire.

The definition of a service covered by the Federal permit held by Murray Hill for Dorval airport, seems indeed to show that it is a matter of a regular service. Article 14 of this Federal permit says that Murray Hill:

Must maintain at the said airport a sufficient number of autobuses, limousines and taxis, including taxis with meters, 24 hours per day, in order to accommodate the normal and anticipated number of passengers who travel with the airport as their destination or point departure.

[Text]

Ajoutons aussi, qu'il s'agit d'un *service exclusif*. Il n'est pas étonnant alors que l'ordonnance de la Régie pour le service de Murray-Hill à l'aéroport inclut le service par taxi.

En conclusion, ce service en serait un effectué par des taxis dans sa majeure partie.

Or, il existe au-delà de 5,000 taxis dans l'Île de Montréal un calcul du nombre de taxis de 5 municipalités Montréalaises comprenant le plus de taxis donne pas moins de 5,092 taxis.

Ce qui fait que pour l'ensemble de ces municipalités regroupant la majorité des taxis de l'Île de Montréal, il existe une *moyenne de 1 taxi par 341 habitants*.

En 1961, la Corporation de Montréal métropolitain établissait les rapports taxis-population suivants pour trois autres grandes métropoles:

Toronto: 1 Taxi par 1,000 habitants; New York: 1 taxi par 650 habitants; et Chicago: 1 taxi par 1,000 habitants.

Dans un effort pour régler cette anomalie, le gouvernement provincial a limité le nombre de permis d'exploitation d'auto-taxis au nombre en vigueur à cette époque. Murray-Hill conteste la juridiction municipale, s'accapare de la meilleure partie du marché d'une industrie importante, mais économiquement chancelante, annule tous les efforts de redressement entrepris par la municipalité, et aggrave les conditions économiques des milliers de chauffeurs de taxi.

Dans un autre domaine Murray-Hill a semblé prétendre à un certain moment que le fait d'avoir acheté des taxis à Dorval lui permettait de se conformer aux exigences de son permis. Même si c'était vrai, on ne croit pas que le permis fédéral soit respecté puisque la majorité des passagers en direction de l'aéroport vient de la ville de Montréal où les taxis de Dorval n'ont pas le droit de prendre de clients.

La juridiction de Dorval à l'aéroport

M. Hershorn déclarait et je cite, n'avoir aucune objection à ce que les autorités municipales de Dorval accordent la permission aux chauffeurs de taxis locaux de prendre des voyageurs pour les conduire à Montréal, mais cela ne règle pas la question puisque les taxis de Dorval reviendront vides de la métropole.

Quant aux chauffeurs de taxis qui sont libres de conduire des clients à l'aéroport mais doivent quitter sans en accepter, M. Hershorn explique que cela ne concerne nullement sa compagnie. «C'est ordonné par un

[Interpretation]

Let us add, also, that it is a matter of *exclusive service*. It is, then, not astonishing that the order by the Board, covering service by Murray Hill at the airport, includes the taxi service.

In Conclusion, This Service Would Be One That is Carried Out Mostly by Taxis.

Now, there are more than 5,000 taxis on the Island of Montreal. A calculation of the number of taxis in five municipalities of Greater Montreal that have the greatest number of taxis, shows 5,092 of them.

For the totality of these municipalities that group most of the taxis on the Island of Montreal, there is, then, an *average of one taxi per 341 inhabitants*.

In 1961 the Corporation of Metropolitan Montreal established the relationship between taxis and population for three other large metropolitan centres, as follows: Toronto: 1 taxi per 1,000 inhabitants; New York: 1 taxi per 650 inhabitants; and Chicago: 1 taxi per 1,000 inhabitants.

In an effort to rectify this anomaly, the Provincial Government limited the number of permits for auto-taxi operation to the number then in effect. Murray Hill contested the Municipal jurisdiction, monopolized the best part of the market for an important industry that is, however, weakening; Murray Hill negated all the efforts at rectification that had been undertaken by the Municipality and Murray Hill aggravated the economic conditions for thousands of taxi drivers.

In another area, Murray Hill seems to pretend, at a certain point, that the fact of having bought taxis from Dorval permits it to conform to the requirements of its permit. Even if that were the case, we do not believe that the Federal permit would be respected, because most of the passengers moving toward the airport come from the City of Montreal, where the Dorval taxis are not entitled to embark customers.

Dorval's Jurisdiction at the Airport

Mr. Hershorn states, and I quote, that he has no objection to having the municipalities in Dorval grant permits to local taxi drivers, for the purpose of taking on passengers to be driven to Montreal; but that does not settle the question, because the Dorval taxis will return empty from the metropolis.

As for the taxi drivers who are free to take customers to the airport, but who must leave without accepting fares, Mr. Hershorn explains that this does not concern his company at all. "It is decreed by a municipal

[Texte]

règlement municipal de Dorval qui leur interdit de prendre des passagers dans cette municipalité... »

Fin de la citation.

Nous ignorions que le territoire fédéral de l'aéroport était sous la juridiction d'une municipalité! Nous trouvons étrange que la municipalité des permis de taxi de Dorval à desservir son propre territoire!

Le port de Montréal est aussi un territoire fédéral, et tous les taxis ont le droit d'y prendre des passagers, contrairement à l'aéroport.

Durant la saison estivale de 1969, sur le terrain fédéral de la Cité du Havre, à l'Expo de Montréal, tous les taxis avaient le droit de prendre des passagers. Le gouvernement fédéral avait tout simplement planté un poteau avec un écriteau où il était inscrit: *Taxis en commun*, et le problème était réglé.

Ne serait-ce pas le *permis fédéral* de Murray Hill, avec sa clause de service exclusif, qui empêche les taxis de prendre des passagers à l'aéroport de Dorval plutôt que la réglementation de la ville de Dorval sur un territoire fédéral?

2. Le taxi et la juridiction provinciale:

M. Charles Hershorn déclarait et je cite:

Il faut comprendre que selon la loi du Québec et celle de toutes les municipalités concernées, aucune compagnie de taxis n'est autorisée à donner un service dans les deux sens entre Montréal et l'aéroport de Dorval.

Fin de la citation.

Les permis de taxis décernés par la ville de Montréal sont actuellement tous des taxis à tant la course ou à tant par jour. Or, l'article 33-A de la loi de la Régie des Transports du Québec précise que la Régie n'a aucune juridiction en ce qui touche l'émission des permis d'exploitation, sur le «transport des voyageurs, par taxi, au sens du code de la route, à tant la course ou à tant par jour». Les taxis à tant la course n'ont donc aucune autorisation à demander à la Régie pour effectuer un transport entre Montréal et l'aéroport de Dorval.

3. Garanties de services

Dans sa publicité, Murray Hill déclarait et je cite:

«Nos chauffeurs ne sont pas libres de circuler de par les rues ou de prendre des clients qui pourraient les héler au passage. Ils n'ont pas le droit de rentrer chez

[Interprétation]

by-law in Dorval which prohibits their taking on passengers in that municipality."

End of quotation.

We did not know that the Federal territory of the Airport was under the jurisdiction of a municipality; we find it strange that the municipality of Dorval should have to authorize the holders of taxi permits from Dorval, to serve in its own territory.

The Port of Montreal is also a Federal territory, and all the taxis have the right to take on passengers there, contrary to the case at the airport.

During the summer season of 1969, on the Federal terrain of the "Harbour City", at the Montreal Expo, all the taxis had the right to take on passengers. The Federal Government simply planted a post with a sign that stated: *for the common use of taxis*; the problem was thereby solved.

Is it not the Federal permit held by Murray Hill, with its exclusive-service clause, that prevents the taxis from taking on passengers at Dorval Airport, rather than the regulations by the Town of Dorval affecting Federal Territory?

2. The Taxi and the Provincial Jurisdiction:

Mr. Charles Hershorn stated, and I quote:

It must be understood that, in accordance with the law of Quebec and of all the municipalities involved, no taxi company is authorized to give service in both directions between Montreal and the Dorval airport.

End of quotation.

The Taxi permits issued by the city of Montreal at present are all for taxis at so much per run or at so much per day. Now then, Article 33 of the Quebec Transport Board Act specifies that the Board has no jurisdiction, with respect the issuance of operating permits, over the "transportation of travellers by taxi, in the sense of the traffic code, at so much per run or at so much per day". Taxis at so much per run have, therefore, no authorization to apply to the Board to carry passengers between Montreal and the Dorval Airport.

3. Service Guaranties

The following is a quotation from Murray Hill advertising:

"Our drivers are not free to drive through the streets or to pick up passengers that might hail them as they drive by. They do not have the right to go home when

[Text]

eux quand la circulation devient impossible ou quand la température devient détestable».

Fin de la citation.

Tous connaissent les prétentions de Murray-Hill à pouvoir garantir un service de transport en toutes circonstances, même durant les périodes *anormales de tempête de neige*, ou de conditions difficiles de circulation. Ces prétentions sous-entendent que les taxis de Montréal ne peuvent assurer un même service.

D'abord, nous affirmons qu'il est utopique et ridicule de prétendre, *qu'en période anormale*, un service de transport, une compagnie de transport, même la plus efficace, puisse offrir un *service parfait*, même pas Murray-Hill. Pour assurer un tel service, en période anormale, il faudrait des milliers de véhicules qui se retrouveraient en chômage, un coup la situation redevenue normale. Le Canadien National, Air Canada, ont-ils un service parfait durant une tempête de neige? De plus, en proportion, quelle est l'importance de ces périodes anormales en regard d'une année complète de service de transport?

Même en période normale, il est facile de prouver que Murray-Hill se montre très souvent incapable d'assurer un service suffisant.

La plupart du temps durant les périodes «où la circulation devient impossible». Ce sont alors les taxis qui prennent la relève, profitant de la tolérance temporaire et intéressée de Murray-Hill...et des agents de la Gendarmerie royale à l'aéroport qui laissent faire.

Ceci s'explique facilement. Murray-Hill possède peut-être tout au plus 500 véhicules automobiles, dont un certain nombre est utilisé à effectuer un service d'autos de louage à Montréal, dans les villes environnant Montréal, et de ces villes à toutes les localités du Québec.

Les taxis, quant à eux, sont au nombre de 5,000. On peut estimer, qu'en principe, au moins 25 p. 100 de ces taxis son *en tout temps* intéressés à desservir l'aéroport, c'est-à-dire environ 1,250 taxis, surtout dans la situation actuelle de l'industrie du taxi où il existe un permis par 340 habitants, et dans une province qui regroupe près de 40 p. 100 des chômeurs du Canada.

4. Sécurité des véhicules et des clients

Murray Hill dit dans sa publicité qu'il a et je cite:

«un contrôle constant sur chaque véhicule, assuré par un système de communication à l'échelle de la ville...»

«...des voitures impeccables dont cha-

[Interpretation]

driving becomes impossible or when the temperature becomes detestable”.

End of quotation.

Everybody knows the Murray Hill claims of being able to guarantee transportation service under all circumstances, even during *abnormal periods of snow storms*, or difficult driving conditions. These claims make it semi understood that the Montreal taxis are not able to assure the same service. First of all, we claim that it is utopian and ridiculous to pretend that a transportation service, a transport company, even the most efficient one, is able to offer a perfect service during an *abnormal period*, not even Murray Hill. In order to ensure such a service, during an abnormal period, thousands of vehicles would be needed that would stand idle as soon as the situation again became normal. Does the Canadian National and Air Canada have a perfect service during a snow storm. Furthermore, how important are these abnormal periods in proportion to a complete year of transportation?

Even during normal periods it is easy to prove that Murray Hill often is unable to ensure a sufficient service.

Most of the time during periods when “traffic becomes impossible”, taxis then have to take over, profiting from a temporary and self-concerned tolerance of Murray Hill.

...and the RCMP at the airport which allow it.

This can easily be explained. Murray Hill has, perhaps at best, 500 vehicles, a certain number of which are used for car-hire service in Montreal, in the towns and cities surrounding Montreal, and from these town to every locality in Quebec.

As for the taxis, there are 5,000. We can estimate, in theory, that at least 25 per cent of these taxis are at *all times*, interested in serving the airport, which is to say, approximately 1,250 taxis. Particularly in the present situation of the taxi industry where there is one permit per 340 head of population, and in a province which has nearly 40 per cent of the unemployed in Canada.

4. Safety of vehicles and customers

The following is a quotation from Murray Hill advertising:

“...constant control over each vehicle ensured by a city-wide communication system...”

“...impeccable cars, each of which car-

[Texte]

cune porte une assurance au montant d'un million...»

Murray-Hill se vante d'assurer la sécurité de ses clients par la sécurité de ses autos, le montant de ses assurances et le contrôle exercé sur ses chauffeurs. On laisse par là sous-entendre que le taxi n'offrirait pas de garanties équivalentes.

A l'appui de la preuve du contraire nous avançons les faits suivants:

Le règlement 2745 de la Ville de Montréal intègre des dispositions sévères pour contrôler la sécurité des auto-taxis; rendre obligatoire l'achat d'assurances et veiller à la sécurité du client.

Alors, si vous voulez bien vous reporter à la page 19, le dernier paragraphe:

Nous soulignons, pour terminer, que chaque chauffeur affiche obligatoirement dans son véhicule, sa photographie, son nom, et son numéro de permis.

Page 20:

5. Qualité des autos

Le service de limousine de Murray-Hill serait un service de voitures de luxe.

Alors, passons directement à un prochain paragraphe:

Les autos de luxe de Murray-Hill sont, presque tous, des autos de marque Meteor, des sedans à quatre portes. Une enquête menée en 1967, démontre que les taxis sont de qualité très comparable et souvent supérieure.

Vous avez le tableau, nous allons passer au bas de la page:

Les taxis n'ont donc, sur ce point rien à envier aux «limousines» de Murray-Hill.

A la page 21:

Un second élément de définition d'un véhicule de luxe est son ancienneté, sa durée d'usage. L'auto de louage, le véhicule de luxe, est censé être «vieux de pas plus de trois ans. Or, selon une enquête, seulement 1.5 p. 100 des taxis sont en usage plus de trois ans; 92 p. 100 des taxis sont en usage durant au plus deux ans.

Selon nous, à Montréal, la durée moyenne serait d'environ 15 mois au maximum.

En ce qui concerne la propreté des véhicules, précisons, pour le moment, que le règlement du taxi de la ville de Montréal prescrit que:

[Interprétation]

ries insurance in an amount of one million...»

Murray Hill prides itself upon insuring the safety of its customers by the safety of its cars, the amount of its insurances and the control exercised over its drivers. This makes it semi-understood that a taxi does not offer equivalent guarantees.

Supported by proof to the contrary, we advance the following facts:

By-law 2745 of the City of Montreal gives very strict conditions to control the safety of taxis and make it mandatory to purchase insurance, and see to it that the client is safe.

And now if you want to go to page 19, the last paragraph:

In closing, let us emphasize that every driver has the obligation to attach his photograph, his name and his permit number inside his vehicle.

Page 20:

5. Quality of the Automobiles

Murray Hill's limousine service supposedly is a luxury vehicle service. And now let us go directly to the next paragraph:

Murray Hill's luxury automobiles are almost all Meteor cars of the four-door sedan type. An inquiry conducted in 1967, shows that the taxis are of a quality that is very much comparable and often superior to the Murray Hill vehicles.

You have the tables here, we will now go to the bottom of the page:

From this point of view, the taxis, therefore, need not be envious of the Murray Hill limousines.

On page 21:

A second element in the definition of a luxury vehicle is its age, the period it is used. The rental car, the luxury vehicle, is supposed to be "not older than three years". However, according to an inquiry, only 1.5 per cent of the taxis are used more than three years; 92 per cent of the taxis are used during a period of at the most two years.

In our opinion, in Montreal, we would say that the average period is a maximum of 15 months. With respect to the cleanliness of the vehicles, let us say for the time being that the regulations of the city of Montreal prescribe that:

[Text]

«Le détenteur d'un permis d'exploitation... doit tenir son véhicule propre en tout temps» sous peine d'obtenir une amende minimum de \$25.

A la page 22:

6. *Qualité des chauffeurs*

Murray Hill dit dans sa publicité et je cite:

«Selon notre contrat avec le ministère fédéral des Transports, *notre personnel est trié sur le volet*» «des chauffeurs courtois...»

Fin de la citation.

Les chauffeurs de taxis sont eux aussi, soumis à des contrôles, de la part des autorités municipales cette fois, le règlement 2745 le prouve très clairement. Alors, vous avez en-dessous les définitions du règlement 2745, nous allons passer par-dessus, pour nous reporter à la page 23.

7. *Investissement et frais d'exploitation*

Murray Hill déclare dans sa publicité et je cite:

«Pour faire face aux exigences de l'aéroport, notre propre compagnie a dû investir au-delà de quatre millions de dollars en locaux, équipements, garages, véhicules, etc. de plus nous devons faire face à un déboursé annuel de cinq cent mille dollars pour couvrir les frais d'opération à l'aéroport de Dorval.»

\$500,000! Fin de la citation.

1—Il serait intéressant de savoir ce que comprennent les frais d'exploitation de cinq cent mille dollars. Le loyer payé au fédéral ne se chiffre qu'à soixante mille dollars. Quant aux salaires, ils vont de soi dans toutes les entreprises. Ce montant comprend-il les contributions versées aux caisses électorales des partis politiques?

A partir d'une moyenne annuelle des dépenses totales par taxi de \$4,098, moyenne établie au cours d'une enquête faite en 1967, on peut évaluer que les frais d'exploitation des 4,606 taxis de Montréal se chiffrent à un total minimum de \$18,864,600. Auquel doivent s'ajouter les frais d'exploitation de l'administration municipale et d'autres frais. Dont les salaires des chauffeurs.

2—*Investissements dans le taxi*

Pourquoi le gouvernement a-t-il permis que Murray Hill investisse \$4 millions, alors que les besoins des citoyens sont tellement urgents

[Interpretation]

“the holder of an operating permit—must keep his vehicle clean at all times” subject to a minimum penalty of \$25.00.

On page 22:

6. *Quality of Drivers*

Murray Hill states in its publicity and I quote:

“On the basis of our contract with the Federal Department of Transport, *Our personnel is very select*”
“Courteous Drivers...”

End of quotation.

Murray-Hill advertising.

The taxi drivers are also subject to controls on the part of the Municipal Authorities, this time. By-law 2745 proves it very clearly. Further down you have the definition of By-law 2745. We will skip it, and go over to page 23.

7. *Investments and Operating Expenses*

Murray Hill states in its publicity and I quote:

In order to meet the Airport requirements, our own company has had to invest in excess of four million dollars in buildings, equipment, garages, vehicles, etc...and, in addition, we had to face an annual expenditure of five hundred thousand dollars to cover the operating expenses at Dorval Airport”.

\$500,000!

End of quotation.

1—It would be interesting to know what is covered by the operating expenses of five hundred thousand dollars. The rental paid to the Federal government amounts only to sixty thousand dollars. As to the salaries, they are self explanatory for all enterprises. Does this amount contain the contributions to the election campaign funds of the political parties?

On the basis of an annual average of total expenses per taxi of \$4,098 established through an inquiry made in 1967, we can say that operating costs of the 4,606 taxis in Montreal come to a minimum of \$18,864,600 to which must be added the operating expenses for municipal administration and others.

Including the wages of the drivers.

2—*Investments in Taxis*

Why did the Government allow Murray Hill to invest \$4,000,000, where the needs of the citizens are so urgent and where the taxi

[Texte]

et que l'industrie du taxi avait déjà investi des dizaines de millions de dollars dans une industrie déjà sous-utilisée?

Uniquement pour la ville de Montréal, on peut évaluer le montant des investissements à \$37 millions de la façon suivante:

Si vous vous reportez à la page 25, nous allons passer par-dessus. Nous allons directement à la page 26:

8. *Le monopole des taxis*

Dans sa publicité, Murray Hill déclare et je cite:

«Ces mêmes chauffeurs de taxi qui réclament un aéroport «ouvert» et «libre» bénéficient eux-mêmes de franchises ou monopoles exclusifs (pour lesquels ils paient des redevances) à des endroits-clés de la ville, aux gares, aux hôpitaux, hôtels, ou autres postes «exclusifs» de même nature.»

Fin de la citation.

En regard de cet argument, soulignons les points suivants:

1. Murray Hill peut, sur appel, cueillir des clients en chacun de ces monopoles.

2. Un monopole demeure un monopole; les «monopoles» des centrales téléphoniques de Schafer comme Diamond ou Lasalle n'amoin-drissent pas le caractère inacceptable du monopole de Murray Hill.

3. L'aéroport de Dorval se différencie des hôpitaux en ceci qu'il n'est pas un terrain privé, mais un territoire gouvernemental défrayé par les taxes de tous les citoyens.

Alors, voilà messieurs, je viens de vous exposer la première partie de notre mémoire sur les réalités actuelles.

Pour cette deuxième partie du mémoire sur les solutions proposées par le MLT, je cède-rais la parole à un de mes confrères, M. Marcel Morin.

Le président: Monsieur Morin.

M. Marcel Morin (Membre du comité provisoire du Mouvement de libération du Taxi): Monsieur le président,

*Deuxième partie: Solutions**A. Principes de base*

Avant d'en arriver aux solutions concrètes, le MLT désire présenter les principes sur lesquels il fonde ses propositions.

1—*Aéroport: Service de taxi*

Étant donné la nature du service de transport des passagers de l'aéroport (service régulier), ce service est par nature un service que les lois du Québec réservent aux taxis et

[Interprétation]

industry had already invested tens of millions of dollars in the under-used industry?

The amount of investments for the city of Montreal only, can be estimated at \$37 million, in the following manner.

If you refer to page 25, we are going to skip the table and go directly to page 26:

8. *Taxi Monopolies*

In its publicity, Murray Hill states and I quote:

“These same taxi drivers who claim and demand an “open” and “free” airport, are benefitting themselves from exclusive franchises or monopolies (for which they are paying dues) at key points of the city—railway stations, hospitals, hotels, or other “exclusive” points of the same nature”.

End of quotation.

With respect to this argument, we should like to emphasize the following points:

1. Murray Hill may, when called, pick-up customers at each of these monopolies.

2. A monopoly remains a monopoly; the taxi telephone exchange “monopolies” such as Diamond or Lasalle do not lessen the unacceptable monopoly character of Murray Hill.

3. The Dorval Airport differs from the hospitals in that it is not a private area, but a governmental territory, paid for with the taxes of all the citizens.

That, gentlemen, is the end of Part I of our brief on the present situation.

For the second part now of the brief, regarding the solutions proposed by the MLT, I will ask Mr. Marcel Morin to speak.

The Chairman: Mr. Morin.

Mr. Marcel Morin (Member of the Provisional Committee of the MLT): Mr. Chairman,

*Second Part: Solutions**A. Basic Principles*

Before arriving at concrete solutions, the MLT wishes to present the principles on which it bases its proposals.

1—*Airport: Taxi Service*

In view of the nature of the passenger transportation service from the Airport (regular service), this service is by nature a service which the laws of Quebec reserve to the taxis

[Text]

autobus. Le service d'autobus conserve toute son utilité selon nous.

Proposition 1:

Nous proposons en ce qui concerne le transport par véhicules automobiles, que ce service soit assuré exclusivement par des auto-taxis, exception faite des cas particuliers dont nous reparlerons plus tard.

2—Participation Fédérale à l'industrie du taxi

Attendu que l'aéroport est une propriété publique, financée en partie à même les taxes des contribuables, attendu que le gouvernement fédéral entend assurer un meilleur service de transport possible aux usagers de l'aéroport, attendu qu'il est normal d'attendre de chaque autorité gouvernementale, dans les domaines de sa juridiction, collaboré au mieux-être de chacun des citoyens, et ne se contente pas d'être un simple témoin passif, ou de reporter sur d'autres sa responsabilité.

Proposition 2:

Nous proposons que le gouvernement fédéral participe activement à l'organisation efficace de l'industrie du taxi dans les limites de sa juridiction et de son territoire.

3—Égalité pour tous les taxis

Attendu que traditionnellement en ce pays on a défini le monopole privé comme une réalité non désirable en soi.

Attendu que l'aéroport de Dorval est un terrain public, sous juridiction fédérale, comme le port de Montréal et la cité du Havre.

Attendu que le service terrestre des passagers de l'aéroport, par taxi, apparaît pouvoir être efficace sans l'existence d'un monopole, ou d'un oligopole.

Proposition 3:

Nous proposons que, en ce qui concerne le service de taxi à l'aéroport de Dorval, aucun privilège, ou faveur particulière soit accordé à une compagnie particulière.

4—Respect de la juridiction municipale

Attendu que le taxi est de juridiction municipale en majeure partie.

Attendu les efforts des municipalités pour procurer une organisation efficace à l'industrie du taxi.

Attendu que le non-respect intégral de cette juridiction municipale risque de causer de graves préjudices aux chauffeurs et à l'industrie du taxi.

[Interpretation]

and the buses. In our opinion, the bus service entirely retains its usefulness.

Proposal No. 1:

With respect to the automobile vehicle transportation, we propose that this service be ensured exclusively by Auto-Taxis, to the exception of special cases, which we will discuss later.

2—Federal Participation in the Taxi Industry

Whereas the Airport is public property, financed in part by the taxes of the taxpayers, and whereas the Federal government intends to ensure the best possible transportation service to the Airport users, it is normal to expect that every governmental authority, within the field of its jurisdiction, will cooperate in the well being of each of the citizens, and will not content itself with being simply a passive witness, or with delegating its responsibility to others.

Proposal No. 2:

We propose that the Federal government participate actively in the efficient organization of the Taxi Industry, within the limits of its jurisdiction and its territory.

3—Equality for all Taxis

In view of the fact that a private monopoly traditionally, in this country, has been defined as an undesirable reality in itself,

In view of the fact that the Dorval Airport is a Public Area, under Federal jurisdiction, like the Port of Montreal and the Cité du Havre;

In view of the fact that the passenger land service, by taxi, from the Airport, appears to be able to be efficient without the existence of a monopoly, or of an oligopoly:

Proposal No. 3:

We propose that, with respect to the Taxi Service at the Dorval Airport no privilege or special favour be granted to a particular company.

4—Respect for the Municipal Jurisdiction

In view of the fact that the taxis come under the jurisdiction of the Municipality, to a large extent;

In view of the efforts of the Municipalities to provide the taxi industry with an efficient organization.

In view of the complete neglect of this municipal jurisdiction, which may cause serious prejudice to the drivers and to the taxi industry.

[Texte]

Proposition 4:

Nous proposons que le gouvernement fédéral s'efforce de respecter intégralement la juridiction municipale sur le taxi, et de ce fait, nous proposons que le gouvernement fédéral oblige tout taxi desservant l'aéroport à respecter la juridiction municipale et à posséder un permis municipal d'exploitation d'un auto-taxi.

B. SOLUTIONS CONCRÈTES

A partir de la critique du service de transport à l'aéroport présentée dans la première partie de ce mémoire, et en référence aux principes de base qu'on vient d'élaborer, nous voulons présenter certaines solutions un peu plus concrètes.

1. Permis municipaux autorisés

Attendu que nous avons proposé que seuls les auto-taxis munis d'un permis municipal soient les seuls autorisés à prendre des passagers à l'aéroport.

Attendu que l'aéroport international de Dorval est situé sur l'île de Montréal et qu'il va de soi que tout taxi opérant sur l'île de Montréal et muni d'un permis municipal peut opérer efficacement sur le territoire de l'aéroport.

Attendu que la loi de la régie de transport du Québec (Art. 27) exerce un contrôle sévère sur l'émission de permis de taxis sur toute l'île de Montréal. Ce contrôle permet d'assurer qu'aucun abus ne soit effectué quant à l'émission de permis de taxis.

Attendu que très prochainement, la loi sur «La communauté urbaine de Montréal» (Bill 75) permettra d'uniformiser les réglementations des auto-taxis sur toute l'île de Montréal, faisant ainsi de l'île un tout cohérent.

Attendu qu'on peut se demander si un taxi venant de l'extérieur de l'île de Montréal et ayant le droit de prendre des passagers à l'aéroport de Dorval, pourrait assurer à son passager un retour vers Montréal sans encombre et dans le plus court chemin. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un tel chauffeur ait une connaissance approfondie de Montréal. Mais le chauffeur de taxi de Montréal acquiert très rapidement une connaissance approfondie de tout le territoire de l'île de Montréal et de sa banlieue par ses nombreux voyages vers l'extérieur de la ville.

Proposition 5:

Nous proposons que seuls les auto-taxis munis d'un permis municipal de l'île de Montréal soient autorisés à prendre des passagers à l'aéroport de Dorval.

[Interprétation]

Proposal No. 4:

We propose that the federal government make an effort to fully respect the municipal jurisdiction over the taxi, and by that fact, we propose that the federal government obligate any taxi serving the airport to respect the municipal jurisdiction and to hold a municipal permit to operate an auto-taxi.

B. CONCRETE SOLUTIONS

On the basis of the criticism of the transportation service at the Airport, submitted in the first part of this brief, and with reference to the basic principles just now set forth, we wish to submit certain solutions that are somewhat more concrete.

1. Authorized Municipal Permits

In view of the fact that we have proposed that only auto-taxis provided with a municipal permit be authorized to pick-up passengers at the airport.

And whereas the Dorval airport is located on Montreal Island, it goes without saying that any taxi operating on Montreal Island and provided with a municipal permit may efficiently operate on the airport territory.

Whereas the Quebec Transport Board Act (Art. 27) exercises a firm control over the issuing of taxi permits over the whole of Montreal Island. This control permits the Board to make sure that no abuse be perpetrated as to the issuance of taxi permits.

Whereas in the very near future the Act concerning "The Urban Community of Montreal" (Bill 75) will make it possible to make uniform the by-laws concerning the auto-taxis over the whole of Montreal Island, thus making the Island into one coherent Unit,

Whereas we may ask ourselves if a taxi coming from outside Montreal Island and having the right to pickup passengers at Dorval Airport, could ensure his passenger a return to Montreal without bother and over the shortest route, it cannot be expected that such a driver has a thorough knowledge of Montreal. However, the Montreal taxi driver very rapidly acquires a thorough knowledge of the whole territory of Montreal Island and of its suburbs by his numerous trips outside the city.

Proposal No. 5:

We propose that only the auto-taxis provided with a municipal permit of Montreal Island be authorized to pick up passengers at Dorval airport.

[Text]

2. Postes d'attente

Attendu que très possiblement, 80 p. 100 des usagers de l'aéroport se dirigent ou proviennent de la ville de Montréal.

Attendu que les taxis de la ville de Montréal et les taxis des autres municipalités de l'île sont, chacun dans leur municipalité, les plus aptes à desservir efficacement la clientèle.

Proposition 6:

Nous proposons que la direction de l'aéroport installe deux postes d'attente bien distincts: un pour les taxis de Montréal, un second pour les taxis des autres villes de l'île de Montréal.

Proposition 7:

Nous proposons que la direction de l'aéroport nomme des inspecteurs chargés de faciliter le service à la clientèle en orientant celle-ci vers le poste d'attente approprié à sa destination.

Attendu que l'aéroport dessert une clientèle aux exigences, goûts et revenus variés;

Nous suggérons qu'il puisse exister à l'aéroport un véritable service de limousines (de la qualité d'une auto de marque Cadillac) pour ceux dont le budget le permet (vip). Ce service devra fonctionner sur appel, et sans sollicitation.

3. Garanties de service

Attendu que l'île de Montréal compte plus de 5,000 auto-taxis et que, tel que mentionné précédemment, un minimum de 25 p. 100 des chauffeurs (soit environs 1,250) sont en tout temps prêts à desservir l'aéroport de Dorval.

Attendu qu'en grande majorité l'ensemble des auto-taxis sont équipés d'un système de radio relié à une centrale téléphonique, comme Diamond et Lasalle pour un meilleur service, ces centrales téléphoniques sont pourvues d'un grand nombre de téléphones avec ligne directe aux quatre coins de la ville. En cas d'urgence, de panne, de renseignement, le chauffeur peut se servir de son radio ou des téléphones et communiquer avec les préposés au service.

Nous croyons que les taxis de Montréal peuvent facilement assurer un service efficace et garanti à l'aéroport. D'autre part, attendu que la direction de l'aéroport cherche à améliorer sans cesse son service de transport terrestre.

Proposition 8:

Nous proposons qu'un préposé au transport terrestre par taxi à l'aéroport collabore avec les centrales téléphoniques de taxis pour garantir le service de taxi à l'aéroport.

Et nous faisons suite à la page 33.

[Interpretation]

2. Stands

Whereas quite possibly 80% of the persons making use of the Airport go to or come from the City of Montreal,

Whereas the taxis of the city of Montreal and the taxis of other municipalities of the island, each in their municipality, are most able to serve the customers efficiently.

Suggestion No. 6:

We suggest that the airport management establish two clearly distinct stands: one for the Montreal taxis and one for the taxis from the other cities on Montreal Island.

Suggestion No. 7:

We suggest that the Airport Management appoint inspectors with the duty to facilitate the service to customers, by directing them to the stand that is appropriate to their destination.

Whereas the Airport serves customers with varying demands, tastes and income;

We suggest that a true limousine service should exist at the Airport (of the quality of a Cadillac automobile) for those whose budget permit it (VIP). That service should operate when called, and without soliciting.

3. Guarantees of Service

Whereas the Island of Montreal has more than 5,000 auto-taxis and, as mentioned previously, a minimum of 25 per cent of the drivers (or approximately 1,250) are at all times ready to service the Dorval Airport.

Whereas to a large majority the auto-taxis are equipped with a radio system tied to a telephone exchange. These telephone exchanges, for a better service, are equipped with a large number of telephones with a direct line to the four corners of the city. In case of a mishap, an emergency, information, the driver is able to use his radio or telephone and contact the person in charge of the service.

We believe that the Montreal taxis are easily able to ensure an efficient service and a guaranteed service to the Airport. On the other hand, whereas the Airport management is trying to constantly improve the transportation service over land.

Suggestion No. 8:

We suggest that a person in charge of land transportation by taxi at the Airport, cooperate with the telephone exchanges for taxis to guarantee the taxi service to the Airport.

And we move on to page 33.

[Texte]

Proposition 9:

Nous proposons que la direction de l'aéroport publie sous forme de pamphlets les horaires quotidiens des arrivées.

Les chauffeurs verront à se procurer ces horaires, comme cela se pratique actuellement aux gares de Montréal.

Proposition 10:

Nous proposons que la direction de l'aéroport publie et publie la compilation de statistiques établissant par heure, par jour et par saison l'affluence des voyageurs, tant aériens que terrestres.

Ces statistiques aideront sûrement à améliorer le service à la clientèle.

4. Qualité des chauffeurs et des auto-taxis

Attendu que la qualité des chauffeurs et des auto-taxis de Montréal est déjà assurée par une nombreuse réglementation municipale, règlement (2745), et par une longue expérience à servir une clientèle nombreuse et exigeante, les chauffeurs de taxi de Montréal sont aptes à donner un excellent service à l'aéroport de Dorval.

Attendu que la clientèle et la direction de l'aéroport peuvent avoir des exigences particulières.

Proposition 11:

Nous proposons que la direction de l'aéroport rende publiques ses normes de qualité en ce qui touche la qualité des chauffeurs (tenue vestimentaire, courtoisie, etc.) et la qualité des auto-taxis (propreté, aspect extérieur, etc.)

Proposition 12:

Nous proposons que la direction de l'aéroport désigne un inspecteur chargé de faire respecter ces normes en admettant à l'aéroport uniquement les véhicules et chauffeurs qui s'y conforment.

5. Sécurité des véhicules

Attendu que la réglementation municipale de la ville de Montréal prévoit déjà un contrôle de bon fonctionnement des auto-taxis.

Attendu que les chauffeurs de taxi ont intérêt à ce que leur instrument de travail soit d'une parfaite sécurité.

Attendu que les règlements des autres municipalités de l'île peuvent ne pas avoir les mêmes exigences que celles de la ville de Montréal.

Attendu que la direction de l'aéroport cherche à assurer la sécurité des usagers de l'aéroport.

21389—2½

[Interprétation]

Proposal No. 9:

We propose that the Airport management publish the daily arrival times in the form of pamphlets.

The drivers will obtain these time tables, as is presently the practice at the Montreal railroad stations.

Proposal No. 10:

We propose that the Airport management publish the compilation of the statistical data establishing by hour, by day and by season, the number of travellers, both by air and by land.

These statistical data will greatly help in improving the service to the customers.

4. Quality of the Drivers and of the Auto-Taxis

Whereas the quality of the drivers and of the auto-taxis of Montreal is already ensured by numerous by-laws of the municipality (By-law 2745) and by a long experience in serving numerous and demanding customers, the drivers of taxis in Montreal are apt to give excellent service at the Dorval Airport.

Whereas the customers and the Airport management may have special demands:

Proposal No. 11:

We propose that the airport management publish its standards of quality with respect to the quality of the drivers (clothing, courtesy, etc.) and the quality of the auto-taxis (cleanliness, outside appearances, etc.).

Proposal No. 12:

We propose that the Airport management appoint an inspector charged with the duty to enforce these standards by admitting to the Airport only the vehicles and drivers that comply with them.

5. Safety of the Vehicles

Whereas the municipal by-laws of the City of Montreal provide already a control over the correct functioning of the auto-taxis,

Whereas the taxi drivers have an interest in the perfect safety of their work tool,

Whereas the by-laws of the other municipalities of the Island may not have the same requirements as those of the City of Montreal,

Whereas the Airport management is trying to ensure the safety of the persons using the airport.

[Text]**Proposition 13:**

Nous proposons qu'aucun taxi ne soit autorisé à desservir l'aéroport à moins d'avoir subi l'inspection provinciale bi-annuelle.

6. Contrôle de la responsabilité des chauffeurs

Attendu que les règlements municipaux prescrivent déjà certaines obligations aux chauffeurs à cet effet.

Attendu qu'il est très facile au client d'identifier le chauffeur grâce à la photographie, nom et numéro du chauffeur affichés dans chaque taxi.

Attendu qu'un client peut négliger de procéder à cette identification.

Proposition 14:

Nous proposons que, pour assurer la sécurité du client, la direction de l'aéroport désigne un préposé chargé d'enregistrer le numéro d'immatriculation et l'heure de départ de chaque taxi qui quitte l'aéroport, comme cela se fait déjà aux diverses gares de Montréal.

7. Tarifs

Attendu que l'octroi du service terrestre de l'aéroport de Dorval augmentera le revenu des chauffeurs de taxi, par le simple fait de l'augmentation de la clientèle et par le fait que les taxis ne reviendront plus de l'aéroport sans passagers, comme cela se produit actuellement.

Proposition 15:

Nous proposons que le service de taxis à l'aéroport de Dorval s'effectue sur la base des tarifs des taximètres de la ville de Montréal, proposition qui, à court terme, pourra réduire les dépenses des usagers de l'aéroport et, à moyen terme, stabiliser ces dépenses plutôt que de les augmenter comme cela s'est produit récemment, par Murray-Hill.

8. Coût de la concession

Attendu que l'aéroport de Dorval est un territoire public dont les déficits sont comblés par les taxes des contribuables.

Attendu que le montant de \$60,000 actuellement déversé par Murray-Hill équivaut facilement aux frais de police encourus par l'aéroport pour assurer l'exclusivité à Murray-Hill.

Attendu que les chauffeurs de taxi de Montréal contribuent, seulement en taxe sur l'essence, pour plusieurs millions de dollars au revenu du fédéral.

Attendu qu'il est souhaitable que le gouvernement fédéral participe activement au service de taxi à l'aéroport.

[Interpretation]**Proposal No. 13:**

We propose that no taxi be authorized to serve the Airport unless it has undergone a semi-annual provincial inspection.

6. Control Over the Liability of the Drivers

Whereas the municipal by-laws prescribe already certain obligations upon the drivers to that effect.

Whereas it is very easy for the customer to identify the driver, thanks to the photo, name and driver's number, affixed inside the taxi.

Whereas a customer may neglect to make such identification.

Proposal No. 14:

We propose that, to ensure the safety of the customer, the Airport management designate a person in charge of recording the licence number and the hour of departure of every taxi leaving the Airport, as is done at the various railroad stations in Montreal.

7. Rates

Whereas the granting of the land service of the Dorval Airport will increase the revenue of the taxi drivers by the simple fact of the increase in passengers and by the fact that the taxis will no longer return from the Airport without passengers, as is presently the case.

Proposal No. 15:

We propose that the taxi service to the Dorval Airport be rendered on the basis of the taximeters of the city of Montreal, which suggestion could, on a short term basis, lower the expenses of the persons using the Airport, and, on a medium term basis, stabilize these expenses rather than increase them, as recently was the case.

8. Cost of the Concession

Whereas the Dorval Airport is public territory, the deficits of which are covered by the taxes paid by the taxpayers.

Whereas the amount of \$60,000 presently paid by Murray Hill, easily equals the police costs incurred by the Airport to ensure the exclusiveness of Murray Hill.

Whereas the taxi drivers of Montreal, in gasoline taxes alone, contribute to the extent of several million dollars to the Federal revenue.

Whereas it is desirable that the Federal Government actively participate in the taxi service to the Airport.

[Texte]

Attendu que toute autre solution exigerait des frais d'administration trop élevés.

Proposition 16:

Nous proposons que le gouvernement fédéral assume la totalité du coût de cette concession.

9. Comité obligatoirement consultatif

Attendu que le service de taxi à l'aéroport ne peut s'organiser efficacement sans la participation active des principaux artisans de ce service.

Proposition 17:

Nous proposons que soit formé un comité obligatoirement consultatif, composé de représentants de la direction de l'aéroport et de trois représentants du mouvement de libération du taxi.

Proposition 18:

Nous proposons que ce comité ait pour mandat de préciser les modalités d'application des propositions du MLT et d'étudier les propositions des chauffeurs de taxi.

10. Ste-Scholastique

Attendu que l'aéroport de Ste-Scholastique ainsi que les autres aéroports sont des terrains publics.

Attendu que chaque aéroport a ses particularités propres.

Proposition 19:

Nous proposons que les principes et propositions du MLT en regard de l'aéroport de Dorval servent de base d'étude pour l'organisation du transport terrestre par véhicules-automobiles.

Proposition 20:

Nous proposons qu'à chacun de ces aéroports soit formé un comité obligatoirement consultatif, composé de représentants de la direction et des chauffeurs de taxis concernés.

Mouvement de libération du taxi-MLT
Décembre 1969.

Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel : Est-ce que vous avez fini?

M. Bélanger: Étant donné que nous ne savons pas de combien de temps nous disposons, nous préférons nous en tenir à notre mémoire, quitte à pouvoir revenir plus tard.

Le président: Monsieur Trudel.

[Interprétation]

Whereas any other solution would demand excessive administration expenses.

Proposal No. 16:

We propose that the Federal Government assume the whole cost of that concession.

9. Obligatory Consulting Committee

Whereas the taxi service to the Airport cannot efficiently be organized without the active participation of the persons planning that service.

Proposal No. 17:

We propose that an obligatory consulting committee be formed, consisting of representatives of the Airport management and of three representatives of the taxi liberation movement.

Proposal No. 18:

We propose that that committee's task be to specify the manners of application of the proposals of the MLT and to study the proposals of the taxi drivers.

10. Ste-Scholastique

Whereas the Ste-Scholastique Airport, as well as the other airports are public territory,

Whereas each airport has its own particular features,

Proposal No. 19:

We propose that MLT's principles and proposals with respect to the Dorval Airport for the organization of the land transportation by automobile vehicles be used as a basis for the study of such organization.

Proposal No. 20:

We propose that an obligatory consulting committee be formed at each of these airports, consisting of representatives of management and of the taxi drivers involved.

Taxi Liberation Movement—(MLT)
December, 1969.

Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Are you through?

Mr. Bélanger: Since we do not know how much time we have, we would rather stick to the brief, and we may come back later.

The Chairman: Mr. Trudel.

[Text]

Mr. Trudel: Monsieur le président, je crois que nous faisons face à un dilemme présentement, pour ce qui est du temps mis à notre disposition.

À la suite de la suggestion de M. Bélanger, j'aurais une proposition à faire, si vous voulez l'agréer, et la voici: tenant compte de la limite de temps accordée pour la période des questions, je proposerais, et je crois que mes collègues sont d'accord, qu'avant de faire le rapport final, le Comité se réserve le droit de convoquer à Ottawa les représentants du Mouvement de libération du taxi pour répondre aux questions et fournir plus de détails aux membres du Comité. Cela pourrait peut-être régler le problème qui nous fait face présentement. Je crois que nous avons reçu le rapport à la dernière minute, il est très bien fait, mais je pense qu'en toute justice nous devrions pouvoir dialoguer ou poser des questions pour aller au fond du problème. Si vous voulez agréer la proposition, monsieur le président, je voudrais la déposer.

Le président: Votre proposition est bien recevable, monsieur Trudel, vu que vous avez si bien indiqué le laps de temps que nous avons à notre disposition et malheureusement, plusieurs des mémoires sont arrivés ici à la dernière minute, je crois que votre proposition est régulière et recevable.

Mr. Horner: I agree, and I would second the motion.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Je suis prêt à appuyer la proposition, monsieur le président. Si on vit dans une démocratie, si on veut la liberté, il faut aussi avoir le droit de pouvoir questionner et, il faudrait s'assurer que le Mouvement de libération du taxi puisse être contre-interrogé sur le mémoire, il faudrait s'assurer de cela.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I think this is one of the most excellent briefs I have ever seen. It is well prepared and there are so many serious and interesting proposals that I think it would be better if we had more time with them. If they would agree to come to Ottawa at a later date I think this would be an excellent idea.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Before we finish with them for the time being, I wonder if you would explain Mr. Asselin, to me and perhaps the rest of the Committee who are not fully aware of your Association, how many taxi drivers you have

[Interpretation]

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think there is somewhat of a dilemma with regard to time available.

Following Mr. Bélanger's suggestion I would have a proposal to make if you consider it in order. In view of the limited amount of time for questioning, I would propose, and I think my colleagues agree, that before making the final report, the Committee would reserve the right to call to Ottawa the representatives of the Taxi Liberation Movement in order to supply more details to members of the Committee and answer questions. I think this might, perhaps, solve the problem which faces us this morning. I think we received the brief at the last moment. It is very well drafted, but I think that in all justice we should be able to ask questions or discuss in order to get to the bottom of the problem. If you think my proposal is in order, Mr. Chairman, I would move it.

The Chairman: In view of the fact that there is very little time at our disposal and unfortunately I understand that several of the briefs arrived here at the last moment, I think that your proposal is quite in order and acceptable.

Mr. Horner: Je suis parfaitement d'accord et j'appuie la motion.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): I am ready to second the motion, Mr. Chairman. When we live in a democracy, and if we want liberty, we must also have the right to put questions, and we would have to ensure that the Taxi Liberation Movement can be cross-questioned on the brief. We would have to make sure of that.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock: Monsieur le président, je pense que ce mémoire est un des meilleurs que nous ayons étudié. Il est bien fait et il comprend un grand nombre de propositions sérieuses et intéressantes; à mon avis, il serait préférable de disposer plus de temps pour entendre ces témoins. S'ils acceptent de venir à Ottawa plus tard, ce serait une excellente idée.

Le président: Monsieur Horner.

Mr. Horner: Avant de terminer avec ces témoins, je me demande si vous pourriez expliquer, monsieur Asselin, à moi-même et peut-être aux autres membres du Comité qui ne connaissent pas tout à fait votre associa-

[Texte]

in your membership. Does it cross taxi company lines? Do you have some Diamond taxi drivers in your Association, some La Salle, some Veterans, even drivers for Murray Hill? Does your Association cross all existing taxi company lines...

The Chairman: Mr. Horner, if you will let me just say a word. The understanding was this morning that if they do not have enough time to answer all the members questions, they would prefer to come up to Ottawa I think to answer...

Mr. Horner: Well, I agree, but before they come up to Ottawa we should know exactly who they are and it is not a question on their brief—and it is a very good brief—but I think it would benefit the Committee if they just give us some idea.

M. Morin: Monsieur le président, si vous le permettez, M. Bélanger pourrait répondre à cette question, mais uniquement à cette question.

Le président: C'est parfait.

M. Bélanger: Je vais essayer d'y répondre rapidement, mais elle est assez compliquée. Il est assez difficile de grouper les chauffeurs de taxis dans une organisation.

Le président: Ce n'est pas la question qui vous est posée, monsieur Bélanger.

M. Bélanger: Non, mais je veux dire que le MLT compte 200 membres et 200 membres parmi 6,000 chauffeurs, ce n'est pas beaucoup. Mais le MLT existe depuis un an et d'autres associations prétendent actuellement qu'elles ont trois, quatre ou cinq mille membres, c'est absolument ridicule. Comme nous le soulignons dans notre mémoire, le MLT est un mouvement qui exprime véritablement les aspirations des chauffeurs de taxi et nos méthodes de travail constituent notre garantie. Alors, je ne sais pas si cela peut répondre à votre question. Et, aussi, nous distribuons un journal à 2,000 exemplaires et, chaque mois, nous avons une réunion où tous les aspects sont discutés.

Le président: Ainsi, monsieur Asselin, si nous vous convoquons à Ottawa, lorsque nous rédigerons notre rapport, vous consentiriez à venir comparaître et répondre à nos questions.

M. Asselin: Oui, je suis d'accord.

[Interprétation]

tion, combien de chauffeurs de taxi font parti de votre association? Cela veut-il dire que des chauffeurs de taxi proviennent de compagnies différentes? Au sein de votre association, est-ce qu'il y a des chauffeurs de taxis des compagnies Diamond, LaSalle, Veterans et même de Murray Hill? Votre association compte-t-elle des représentants dans tous les compagnies de taxis qui existent...

Le président: Monsieur Horner, me permettez-vous de dire un mot? Nous avons convenus ce matin que s'ils n'avaient pas suffisamment de temps pour répondre à toutes les questions des membres du Comité, ils préféreraient venir à Ottawa afin de répondre...

M. Horner: Je suis d'accord, mais avant qu'ils se présentent à Ottawa, nous devrions savoir exactement qui ils sont et ce n'est pas une question qui porte sur leur mémoire—il est très bien fait—mais, à mon avis, ce serait avantageux pour le Comité d'avoir une idée de ce qu'il en est.

Mr. Morin: If you will allow me, Mr. Bélanger could reply to this question, but to this question only.

The Chairman: All right.

Mr. Bélanger: I will try and answer quickly to this question which is rather complex. It is rather difficult to organize taxi drivers.

The Chairman: That is not the question he asked you, Mr. Bélanger.

Mr. Bélanger: No, but I want to say that the MLT has 200 members, and you might say that 200 members out of 6,000 drivers is not many. But the MLT has existed only for a year and other associations claim at the present time that they have 3,000, 4,000 or 5,000 members which is absolutely ridiculous. As pointed out in our brief, the MLT is a movement which truly expresses the aspirations of the taxi drivers. And our own operating methods constitute our guarantee. So I do not know whether this answers your question or not. We also have our newspaper with a circulation of 2,000 and we have a monthly meeting where we discuss all aspects.

The Chairman: So, Mr. Asselin, if we were to ask you to come to Ottawa when it is time for us to draft our report, you would agree to come and answer our questions.

Mr. Asselin: Yes, I agree with that.

[Text]

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur Asselin, ainsi qu'à tous vos membres.

Mr. Forrestall: My point has nothing to do with this question, Mr. Chairman. While I can read and follow the brief this morning because of my difficulty in translating I wonder if we could have agreement to include in the evidence those parts of the brief which were omitted, so they would be properly translated. I can follow the sense of what you are saying, but the nuance of some of the words...

The Chairman: A resolution was passed this morning that it be appended to our report.

M. Morin: Merci, monsieur le président.

The Chairman: I have with me, this morning, a gentleman who has a very, very short brief, maybe a four or five-minute brief and I think we could hear this gentleman before we hear the City of Montreal. If the Committee will agree, we will hear the gentleman right away. Mr. Harry Felsenstein.

Mr. Harry Felsenstein (Member, Association Taxi LaSalle): Mr. Chairman, members of the Committee, I am not used to speaking and addressing a general group. I am an independent taxi driver and a member of one of the associations, the LaSalle Taxi Association. My occupation in this business has been approximately 24 years and I have a very, very small brief to present, about six paragraphs. I beg your indulgence and I will read it as follows:

All taxis to have access to assigned or designated stand or stands at the airport.

All taxis to pay 25 cent service charge to airport authority when loading passengers. No other charges to be paid by taxis.

Supervision and checking of taxis to be done by airport employees designated for this work.

No taxi association or company to have exclusive rights to or monopoly of taxi work at airport.

Mass transportation to be done by buses at the present rate of \$1.75 per person; choice of transportation to be left to customers without undue influence.

Taxi fares to the airport, using an area of about a half mile perimeter of Dominion

[Interpretation]

The Chairman: I wish to thank you, Mr. Asselin, and also all your members.

M. Forrestall: Ma question ne concerne pas le sujet que nous discutons, monsieur le président. Même si j'éprouve de la difficulté à traduire, j'ai pu lire le mémoire et suivre la discussion ce matin, mais je me demande si l'on ne pourrait se mettre d'accord pour inclure dans les parties du mémoire qui ont été omises le compte rendu afin qu'on les traduise d'une façon appropriée. Je peux comprendre le sens de vos paroles, mais certaines nuances...

Le président: Nous avons adopté une résolution ce matin pour que ces parties soient annexées à notre rapport.

Mr. Morin: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Nous avons ici ce matin, un homme qui a un mémoire très bref à nous présenter d'une durée de quatre ou cinq minutes, et à mon avis, nous pourrions l'entendre avant de questionner les représentants de la ville de Montréal. Si le Comité est d'accord, nous l'entendrons immédiatement. M. Harry Felsenstein.

M. Harry Felsenstein (membre de l'Association des taxis de LaSalle): Monsieur le président, membres du Comité, je n'ai pas l'habitude de prendre la parole en public. Je suis un chauffeur indépendant et un membre d'une des associations, l'Association de LaSalle. Je suis chauffeur de taxi depuis environ 24 ans et j'ai un mémoire très bref, d'environ 6 paragraphes à vous présenter. Je vous prie donc de bien vouloir m'entendre et je vous en donne lecture:

Tous les taxis devraient avoir accès à un poste ou des postes qui seraient désignés ou déterminés à l'aérogare.

Tous les taxis devraient payer un frais de service de 25 cents aux autorités de l'aéroport lorsqu'il prendraient des passagers. Les taxis ne devraient pas payer aucun autre frais.

La surveillance et la vérification des taxis, devraient se faire par des employés de l'aéroport désignés à cette fin.

Aucune association ou compagnie de taxis ne devrait avoir des droits exclusifs ou un monopole du travail à l'aérogare.

Le transport de groupes devrait se faire par des autobus au taux actuel de \$1.75 par personne; les clients devraient avoir le droit de choisir le mode de transport, qu'ils désirent sans qu'on essaie de les influencer.

Les tarifs pour se rendre à l'aérogare comprenant une région de $\frac{1}{2}$ mille de périmètre

[Texte]

Square, which is to act as the hub, is to be \$6 for up to five passengers maximum capacity.

Taxis taking passengers to the airport outside the perimeter to add approximate meter fare to the \$6 charge, or reduce fare if closer to the airport. And finally, the return fare to exact destination by taxi is to be charged on the meter rate.

It is a very brief brief, using a double adjective and noun—I want to thank you very much for your attention.

The Chairman: Thank you. Would you allow any member who has questions to put to you? Mr. Horner?

Mr. Horner: Mr. Felsenstein, with this idea of one common stand, how would you guarantee service 24 hours a day?

Mr. Felsenstein: At the present time, sir, there are, I would say about 150 automobiles supposed to guarantee service at each airport. When I say all taxis I do not only refer to Montreal, sir, I say Dorval and Lachine points could also come in there, all taxis. There should easily be at least 100 taxis available out of approximately 5,000 cars. You say a guarantee, well, it is pretty hard to put a guarantee down because we know things have been guaranteed and many times we came to the airport and there were no buses nor taxis available, all we had were customers we were not permitted to pick up.

Mr. Horner: How do you feel about the direct line telephones in the airport to a particular taxi line?

Mr. Felsenstein: I feel that many many taxi drivers might make what we call that "dead-head run" out there and maybe get the passenger or the passenger losing patience might decide not to wait. I believe maybe the company can guarantee it, but remember associations do not own taxis. I believe in some cases they do not even own one taxi though they administer for many. I find their administration very good, otherwise I would not belong to one.

Mr. Horner: Just one further question. How would the common stand idea work at Ste-Scholastique when it becomes an international airport?

[Interprétation]

du Dominion Square, qui devrait servir de centre d'opération devraient être de 6 dollars pour une capacité maximum de 5 passagers.

Les taxis qui conduiraient des passagers à l'aérogare à l'extérieur du périmètre d'opération devraient ajouter un tarif de taximètre approprié au taux de 6 dollars ou diminuer le tarif si l'endroit est situé plus près de l'aérogare.

Enfin, le tarif de retour par taxi à la destination exacte devrait se faire au taux du taximètre.

C'est un mémoire très bref, et je tiens à vous remercier de votre attention.

Le président: Merci. Permettez-vous aux membres du Comité de vous poser des questions? M. Horner.

M. Horner: Monsieur Felsenstein, pour ce qui est d'un poste en commun, comment allez-vous garantir un service de 24 heures par jour?

M. Felsenstein: En ce moment, monsieur, il y a environ 150 voitures qui sont supposées garantir le service à chaque aérogare. Lorsque je parle de tous les taxis, je ne parle pas simplement des taxis de Montréal, mais aussi de ceux de Dorval et Lachine, donc tous les taxis. Il pourrait facilement y avoir au moins 100 taxis disponibles sur environ 5,000 voitures. Vous parlez de garanties; il est assez difficile de faire par écrit de telles garanties, car nous savons que des choses ont été garanties, et souvent nous sommes venus à l'aérogare, et il n'y avait pas d'autobus ni de taxis disponibles et tout ce que nous avions était des clients qu'on ne pouvait pas prendre.

M. Horner: Que pensez-vous du service de ligne téléphonique directe à partir de l'aéroport jusqu'au quartier général d'une compagnie de taxis?

M. Felsenstein: Je pense que bon nombre de chauffeurs de taxis qui se rendraient à l'aéroport feraient un «voyage à vide» et peut-être le ou les passagers perdraient patience et pourraient décider de ne pas attendre. Peut-être que la compagnie pourrait le garantir, mais n'oubliez pas que les associations ne sont pas propriétaires de taxis. Bien souvent, elles ne sont pas propriétaires d'un seul taxi quoiqu'elles administrent bon nombre d'entre eux. Je trouve leur administration très bonne, autrement je ne ferais pas partie d'une association.

M. Horner: Une autre question, s'il vous plaît. Comment le poste en commun fonctionnerait-il à Ste-Scholastique, lorsqu'on aura là une aérogare internationale?

[Text]

Mr. Felsenstein: Well I would leave that in abeyance until it happens. Ste Scholastique is quite a way out of our territory, sir.

Mr. Horner: The common stand would not work nearly...

Mr. Felsenstein: I would wait until the airport is complete to adjust to the conditions at that time.

Mr. Horner: You would have to bring in a different principle. We would have to come down here and sit all over again.

Mr. Felsenstein: Not necessarily, if the principle we have right now that I suggest works out, it could easily be applied with the rates rearranged for Ste. Scholastique.

Mr. Horner: I do not think the common stand would work because of the distance. Those 5,000 taxis would not deadhead 27 miles on pure chance.

Mr. Felsenstein: Well can you think of any other suggestion that would make them dead-head there? I cannot see 5,000 taxis dead-heading anywhere. I just would say that when there is business to be had, taxis go after it, sir. The driver has to go after it to earn his living, I know.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes. You argue about the past dead-head and yet you have mentioned in your brief a flat rate into the centre of Montreal of \$6, I believe it was. Do you not think that is rather expensive? Do you not think that if there was a common stand, there would be no more dead-head trips, and therefore it should be only a meter rate?

Mr. Felsenstein: You mean from Montreal to the airport?

Mr. Rock: Both ways.

Mr. Felsenstein: No, I have mentioned meter rate returning from the airport.

Mr. Rock: And why not going both ways, since there is no more dead-head.

Mr. Felsenstein: The reason I mentioned that is because when people come back from the airport are, by habit, accustomed to head-going either to a home, a hotel, or to their place of business. Whereas people who go to

[Interpretation]

M. Felsenstein: Je laisserai cette question en suspens jusqu'à ce que cet aéroport soit une réalité. Ste-Scholastique est situé très loin de notre territoire monsieur.

M. Horner: Le poste en commun ne fonctionnerait pas.

M. Felsenstein: J'attendrais que la construction de l'aérogare soit terminée avant de s'adopter aux conditions de ce moment-là.

M. Horner: Il faudrait avoir un principe différent. Il faudrait revenir à Montréal et nous réunir de nouveau.

M. Felsenstein: Pas nécessairement si le principe que je propose actuellement fonctionne il pourrait facilement être appliqué, accompagné d'ajustement des taux concernant l'aérogare de Ste-Scholastique.

M. Horner: A mon avis, le poste en commun ne fonctionnerait pas en raison de l'éloignement de cette aérogare. Les 5,000 taxis ne courront pas le risque de faire un voyage à vide de 27 milles.

M. Felsenstein: Pourrez-vous penser à un autre raison pour laquelle ils accompliraient un «voyage à vide». Je ne peux voir 5,000 taxis faire des voyages à vide. Toutefois, je tiens à souligner que lorsqu'un des clients attendent, les taxis les recherchent. Les chauffeurs doivent les transporter s'ils veulent gagner leur vie.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Vous discutez au sujet des voyages à vide passés, et pourtant, vous avez mentionné, il me semble, dans votre mémoire, un taux fixe de \$6 pour le centre de Montréal. Ne croyez-vous pas que c'est plutôt dispendieux? S'il y avait un poste en commun, pensez-vous qu'il n'y aurait plus de voyages à vide, et par conséquent, que cela ne devrait se faire que suivant le taux du taximètre?

M. Felsenstein: Vous voulez dire de Montréal à l'aéroport?

M. Rock: Pour y aller et en revenir.

M. Felsenstein: Non, je n'ai mentionné le taux du taximètre pour le retour de l'aérogare.

M. Rock: Pourquoi pas pour aller à l'aéroport et en revenir puisqu'il n'existe plus de voyages à vide.

M. Felsenstein: La raison pour laquelle j'ai dit cela est que, lorsque les gens reviennent à Montréal de l'aéroport, habituellement ils s'en vont à la maison, à l'hôtel ou à leur lieu d'affaires, tandis que les gens qui se rendent à

[Texte]

the airport are, by habit, accustomed to heading to the central part of the city, to the hotels or the Dominion Square area or radius thereof to pick up their transportation vehicles.

Mr. Rock: Yes, but do you not agree that the taxi driver who will bring a fare into the airport will then get one to go back away from the airport? Therefore there is no dead-head as far as the airport is concerned.

Mr. Felsenstein: You have a point, sir, and that is right. The variation between meter rate and flat rate of \$6 is probably 25 to 30 cents. And many times this flat rate works to the advantage of the customer, because when you head out on that expressway, or if you do not take the expressway through and you work through the St. Antoine Street area in rush-hour traffic, very often the rate on a meter can and would go to over \$6. There are advantages. You can say that. You can correct that, sir, and make it meter both ways.

Mr. Rock: Yes. Must of the taxi men, or the people representing taxis, were complaining about the flat rate of Murray Hill, which was about 35 per cent higher than a meter rate. And then you are suggesting that some of the trips should have a flat rate, and this does not coincide with most of the wishes of the other taxi associations.

Mr. Felsenstein: I know that. I have only read the brief that was presented yesterday, and that was what gave me the idea of presenting that. Out-of-town trips—and this is considered an out-of-town trip to Dorval—are generally done on a flat-rate basis. Trips going off the Island, say, about one mile away from the bridges, are also considered on a flat-rate basis. That is common and does not, I believe, fall into the jurisdiction of tariff of the City of Montreal. In other words, outside that perimeter they permit you to charge a flat rate, whereas in serving the Metropolitan region, as they refine it, you go by meter.

It is my opinion that a flat rate outwards works to the advantage of the customer and the taxi driver. Rates inward work definitely by meter to the advantage of the customer, because he might be going only as far as Lachine, as far as Ville St. Laurent, or as far as Hampstead, where the meter rate would be \$4 and not \$6. But this is what I try to bring out.

The Chairman: Mr. Trudel.

[Interprétation]

l'aéroport ont l'habitude de se rendre au centre de la ville, près des hôtels ou du Dominion Square ou dans les environs pour chercher leur mode de transport.

M. Rock: Oui, mais n'êtes-vous pas d'accord que le chauffeur de taxi qui amène un voyageur à l'aéroport revient de l'aérogare avec un autre? Par conséquent il n'y a pas de voyage à vide en ce qui concerne l'aéroport.

M. Felsenstein: Vous avez raison, monsieur. La différence entre le taux fixe de \$6 et le taux du taximètre est d'environ 25 à 30c.

Bien souvent, ce taux fixe est à l'avantage du client parce que, lorsque vous vous en allez le long de la voie rapide, ou si vous ne prenez pas la voie rapide et vous conduisez dans les environs de la rue Saint-Antoine aux heures de pointe, bien souvent le taux du taximètre pourra être ou sera de plus de \$6. Il y a des avantages. Vous pouvez dire cela. Vous pouvez le rectifier et faire qu'on prenne le taux du taximètre pour l'aller-retour.

M. Rock: Oui. La plupart des chauffeurs de taxi ou des personnes qui les représentent se plaignaient du taux fixe de la compagnie de Murray Hill qui est d'environ 35 p. 100 plus élevé que le taux du taximètre. Ensuite, vous proposez que certains des voyages devraient avoir un taux fixe et cela ne coïncide pas avec la plupart des désirs des autres associations de taxis.

M. Felsenstein: Je le sais, Je n'ai lu que le mémoire qui a été présenté hier et c'est la raison pour laquelle j'ai eu l'idée de vous faire cette proposition ce matin. Pour les voyages en dehors de la ville—et le fait de se rendre à Dorval constitue un voyage en dehors de la ville—en général, ils se font au taux fixe. Les voyages en dehors de l'île, soit d'environ un mille des ponts, sont également considérés au taux fixe. Cela est ordinaire et ne relève pas, à mon avis, de la juridiction des tarifs de la ville de Montréal. Autrement dit, en dehors de ce secteur d'opérations, il vous autorise de demander un taux fixe tandis que pour ce qui est de la région métropolitaine telle qu'elle est délimitée, on utilise le taux du taximètre.

A mon avis, un taux fixe à l'extérieur est à l'avantage du client et du chauffeur de taxi. Les taux du taximètre à l'intérieur du secteur d'opérations sont à l'avantage du client, parce qu'il ne se rend peut-être qu'à Lachine, à Ville St-Laurent ou à Hampstead, où le taux du taximètre serait de 4 et non pas de 6 dollars. Néanmoins, c'est ce que j'ai essayé de souligner.

Le président: Monsieur Trudel.

[Text]

Mr. Trudel: You mentioned 25 cents. In most areas where this system is available, the charges are much higher than that. They range up to \$1.25, and it seemed to centre around between 50 cents and 75 cents. How would you react to a much higher charge, when you mention 25 cents?

Mr. Felsenstein: Well, if you have to react to a higher charge, it is understandable that no taxi driver or owner is prepared to put his hand in his pocket and pay for that charge himself. He should be permitted, if it is over 25 cents. I have suggested a 25 cents charge as a basic thing, because if it is going to be a charge of 75 cents, \$1 or \$1.25, he should be allowed to add at least part of that or all of that to the taxi meter rate at the starting rate of the meter.

Mr. Trudel: How would you react the other way, then, if I was to say that there was a \$10-a-month permit, or \$120-a-year permit, to operate from that stand?

Mr. Felsenstein: I would say the reaction to that would not be good because you would have probably many taxi drivers who would feel, on account of that—they might try it for a month or two—that with a \$10 or \$20-a-month permit, they would be compelled to stay in that one place to try to get reimbursed on the payment they have made. Do not forget, sir, that we pay only approximately \$30 a month service rate to the Associations. The balance that we pay is insurance.

Mr. Trudel: Yes, I agree.

Mr. Felsenstein: If we had to pay \$10, you would get some to start, but I believe in the last analysis, if you put it down to a flat rate to the airport, after a couple of months you would not be able to get the service that you believe you would like to have. Whereas on this charge of 25 cents or 35 cents or even 50 cents, you would have many taxis coming in there who would be glad to pay that half dollar to be able to load and come back not dead-head.

Mr. Trudel: You have been in the taxi business for some years?

Mr. Felsenstein: Twenty-four years, sir. I am also a licensed tourist guide.

Mr. Trudel: What, in your estimation, would be the average number of trips that you make to the airport per day?

[Interpretation]

M. Trudel: Vous avez parlé de frais de service de 25 cents. Dans la plupart des régions où on a établi un tel régime, les frais sont beaucoup plus élevés. Ils s'élèvent jusqu'à \$1.25 et semblent être en moyenne de 50 à 75 cents. Que penseriez-vous d'avoir à payer un tarif plus élevé—lorsque vous mentionnez 25 cents?

M. Felsenstein: Si vous aviez à payer un tarif plus élevé, il est compréhensible qu'aucun chauffeur ou propriétaire de taxis ne serait prêt à payer de sa poche cette cotisation. On devrait le lui permettre, si elle dépasse 25 cents. J'ai proposé un tarif de 25 cents comme taux de base, car s'il s'élevait à 75 cents, à \$1.25, on devrait l'autoriser à en ajouter au moins une partie ou même tout au taux qui figure au taximètre au départ.

M. Trudel: Que diriez-vous si je parlais d'un permis de 10 dollars par mois ou de 120 dollars par année pour pouvoir fonctionner à partir de ce poste?

M. Felsenstein: Je dirais que la réaction à ce sujet ne serait pas très bonne parce que vous auriez sans doute bon nombre de chauffeurs de taxis qui croiraient, à propos de cela—ils pourraient l'essayer pendant un mois ou deux—à savoir un permis de 10 ou 20 dollars par mois, ils seraient plus ou moins tenus de rester à cet endroit pour essayer de se faire rembourser les frais qu'ils ont déboursés. N'oubliez pas, monsieur, que nous ne payons que 30 dollars par mois de frais de service aux associations. Le reste des paiements représente le coût des assurances.

M. Trudel: Oui, je suis d'accord.

M. Felsenstein: S'il fallait payer 10 dollars, vous en auriez au début, mais je pense qu'en dernière analyse, si vous aviez un taux fixe pour vous rendre à l'aérogare, après quelques mois, vous ne seriez pas en mesure d'obtenir le service que vous aimeriez avoir. Tandis que si l'on demande un tarif de 25, 35 ou même 50 cents, vous aurez bon nombre de taxis qui s'y présenteraient et qui se feraient un plaisir de payer ce tarif pour revenir avec des passagers et non pas à vide.

M. Trudel: Vous êtes chauffeur de taxi depuis longtemps?

M. Felsenstein: Depuis 24 ans, monsieur, et je suis un guide touristique diplômé.

M. Trudel: D'après vous, combien de voyages faites-vous par jour à l'aérogare?

[Texte]

Mr. Felsenstein: Now they are very rare, because we have competitive companies parking their buses right outside the hotel areas—this is something I have not mentioned in my brief—and staying there 15, 20 and 25 minutes waiting for people to come into them.

I would say that the average taxi does not make more than about three trips a week on the average, if that much, if you take the total figure of taxis to the airport.

Mr. Trudel: To the airport.

Mr. Felsenstein: That is right. Many of them raise the rates even higher than \$6, asking \$7 or \$8, knowing that they have to come back, compelled to come back without loading, regardless of how many people want to take that taxi.

Mr. Trudel: If I was to mention to you that most of the taxi drivers in Montreal are now working on a flat rate, although they have a meter in their cabs when going to the airport, what would your reaction be?

Mr. Felsenstein: I would say that was correct, sir. I would also say that was permissible.

Mr. Trudel: I am not questioning the legality of it.

Mr. Felsenstein: Well, there is no point in driving to and from the airport for the same price, which we would be compelled to do, going to the airport. On a straight run to the airport, I would say—this is a guess—I would say \$5.75—a straight guess would be about \$5 a taximeter to the airport. And that would allow him about \$1 partially on his way back.

Let us put it this way, that there may be extra generosity on the part of the customer going out there or gratuity if you wish. But there are not too many taxi trips going out there. The bulk of it is handled by buses, and that is how it should be, the same as in the City of Montreal. The bulk of the people use the Montreal Transportation Commission to travel to and from work.

Mr. Trudel: But the point that I was making is this one, and this is through personal experience. I have requested or asked for the services of metered taxis to the airport, and they can go to the airport, but they are not working on the meters now. They are working on a flat rate, and it is twice what the meter rate would be. Now we are hearing representations to get the meter service to the airport, and that is the reason why I asked the question.

[Interprétation]

Mr. Felsenstein: Actuellement ils sont très rares parce qu'il y a des compagnies qui stationnent des autobus à l'extérieur des régions où se trouvent les hôtels—je n'en ai pas parlé dans mon mémoire—et ces autobus restent 15 à 25 minutes dans l'attente des clients.

Je dirais que le chauffeur de taxi moyen ne fait pas plus de trois voyages par semaine en moyenne, s'il en fait autant, si l'on prend le nombre total de taxis à l'aéroport.

Mr. Trudel: A l'aéroport.

Mr. Felsenstein: C'est exact. Bon nombre d'entre eux demandent des tarifs supérieurs à 6 dollars à savoir 7 ou 8 dollars, car ils savent qu'ils devront revenir à vide, indépendamment du nombre de personnes qui veulent prendre un taxi.

Mr. Trudel: Si je vous disais que la plupart des chauffeurs de taxi à Montréal travaillent maintenant à un taux fixe même s'ils ont un taximètre dans leur voiture, lorsqu'ils se rendent à l'aéroport. Que diriez-vous?

Mr. Felsenstein: Je dirais que cela est exact et également qu'ils sont autorisés à le faire.

Mr. Trudel: Non, je ne parle pas de l'aspect légal de la question.

Mr. Felsenstein: Il est inutile de se rendre à l'aéroport et d'en revenir pour le même prix, ce que nous serions obligés de faire, si nous allions à l'aéroport. Pour un voyage direct à l'aéroport, je dirais—cela n'est qu'une hypothèse—5.75 dollars—environ 5 dollars d'après le taximètre. Cela lui donnerait environ 1 dollar pour le retour à l'aéroport.

Toutefois, le client, qui se rend à l'aéroport, pourrait être plus généreux en ce qui concerne les pourboires. Il n'y a pas tellement de taxis qui s'y rendent. L'ensemble des voyageurs se rendent à l'aéroport en autobus, et il devrait en être ainsi, comme dans la ville de Montréal. Les personnes utilisent le service de la Commission des transports de Montréal pour se rendre au travail et en revenir.

Mr. Trudel: Compte tenu de mon expérience personnelle, j'ai demandé ou exigé les services de taxis pour se rendre à l'aéroport et ils peuvent s'y rendre, mais ils ne travaillent pas actuellement d'après le taux du taximètre. Ils demandent un taux fixe, qui représente le double de celui du taximètre. On demande actuellement d'obtenir le service du taximètre pour se rendre à l'aéroport et c'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question.

[Text]

Mr. Felsenstein: Well, I would say to get the meter rate service to the airport would be fine if you can get the meter service to come back on.

Mr. Trudel: Yes, all right, but you cannot have your cake both ways.

Mr. Felsenstein: We are not having it both ways, sir. When we bring one party to the airport we turn our meter on, and he is getting a fair charge, a rate that has been established. And when we come back from the airport, if we are permitted to pick up, we are turning our meter on again, and still getting the same fair rate. The only reason you are getting an over-charge, or what you consider an over-charge, is because people are going to the airport and the driver cannot come back with anybody. He tries to cover part of that mileage back by charging a flat rate.

Mr. Trudel: I do not believe that I used the expression over-charge. I said they were working on a flat rate. I think this is the expression that I used.

Mr. Felsenstein: I am sorry.

Mr. Trudel: Concerning the other contention that you mentioned about the meter, I feel that in your drop and in your assessment of five cents for every one-seventh of a mile, there is also a portion of that that is for dead-heading, regardless of where you go in the city, whether you go to the airport or elsewhere.

Mr. Felsenstein: Well, if you take it in the over-all picture, we could say that a portion of that is also for repairs to cars, for gasoline, and everything else. But it is insufficient for the amount of the distance we are coming back. It is sufficient maybe for one half mile, a mile, or to our nearest stand. But when you consider that we have to come back maybe seven or eight miles to get to our nearest stand, that does not cover it.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: In the brief that was submitted by the *Mouvement de libération du Taxi*, they made what I thought was a good suggestion—or worthwhile considering, anyway—that there be two common stands, one for taxis with City of Montreal permits, and another for suburban cabs, and people could be

[Interpretation]

M. Felsenstein: A mon avis, il serait bon d'avoir le service du taximètre pour se rendre à l'aéroport si on pouvait l'avoir pour en revenir.

M. Trudel: Oui, très bien, mais on ne peut pas avoir le drap et l'argent.

M. Felsenstein: Non, ce n'est pas cela, monsieur. Lorsqu'on conduit un voyageur à l'aéroport, on met le taximètre en marche et il paye un tarif juste, ce qui a été établi comme taux. Lorsqu'on revient de l'aéroport, si l'on nous permet de prendre un voyageur, on remet le taximètre en marche et on obtient le même taux juste. La seule raison pour laquelle on obtient un taux majoré, ou ce que vous croyez en être un, est que les gens se rendent à l'aéroport et le chauffeur ne peut revenir avec un passager. Il essaie donc de recouvrer une partie de ses frais du voyage de retour en exigeant un taux fixe.

M. Trudel: Je ne crois pas avoir utilisé l'expression «taux majoré». J'ai dit qu'ils demandaient un taux fixe. Je pense bien avoir parlé ainsi.

M. Felsenstein: Je m'excuse.

M. Trudel: En ce qui concerne l'autre sujet de discussion que vous avez mentionné au sujet du taximètre et je pense que dans votre évaluation de cinq cents pour chaque septième de mille, il y a aussi une partie pour le voyage à vide, indépendamment de l'endroit où vous allez en ville, à l'aéroport ou ailleurs.

M. Felsenstein: Si vous considérez l'ensemble de la question, une partie de ce montant représente les réparations des voitures, l'essence, et tout le reste. Toutefois, ce n'est pas suffisant pour le voyage de retour, peut-être pour un voyage de $\frac{1}{2}$ ou de 1 mille, ou à notre poste le plus rapproché. Si vous considérez que nous devons revenir sur une distance de sept ou huit milles avant d'arriver à notre poste le plus rapproché, cela ne couvre pas le montant.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Dans le mémoire qui a été présenté par le *Mouvement de libération du Taxi*, à mon avis, on a fait une bonne proposition—ou du moins qui mérite d'être étudiée—à savoir qu'il y ait deux postes en commun, un pour les chauffeurs de taxi qui détiennent des permis de la ville de Montréal

[Texte]

directed to the proper one. What is your reaction to this?

Mr. Felsenstein: My personal reaction to this would be a common stand for all taxis, and when a person wants to get into that taxi to go wherever he wants to go, west, east, or anywhere the driver would have to explain to the customer that if the party wants to go to Pointe Claire, he is not familiar with the City of Pointe Claire. He is not, and to get to that street, if the party does not mind, he will have to inquire how to get to that particular address.

I believe one common stand for all taxis would be the best thing, so that there would be no hard feelings when, for example, a customer says he wants to go to Pointe Clair and he is probably going in the opposite direction. I believe one common stand would be best.

Mr. Allmand: Is your cab licensed in the City of Montreal?

Mr. Felsenstein: In the City of Montreal. Montreal permit 2123.

Mr. Allmand: If you were at the airport and somebody wanted to go to Baie d'Urfe, that would not bother you too much.

Mr. Felsenstein: I would have to do it. I get a phone call to go to Montreal and I have to make a 60 cents trip. That does not bother me in the least, either. What I would do is that I would have to pay that 25 cents charge at the airport, turn around, and come right back to the airport.

Mr. Allmand: I see. I thought there would be an advantage in having the suburban cabs in one area because they would go to the area where they are licensed and would be able to work out of that area once they got there instead of going a long distance back to their original area. I just wanted to have your opinion on that particular suggestion. Thank you.

Mr. Felsenstein: I believe it would just create friction between the drivers.

Mr. Allmand: You say you are an owner of taxi cabs?

Mr. Felsenstein: Of one taxi, yes sir.

Mr. Allmand: Do you belong to the Lasalle Association?

Mr. Felsenstein: I have belonged to the Lasalle Taxi Association for almost 20 years, sir.

[Interprétation]

et un autre, pour les chauffeurs de taxi des villes avoisinantes, et les gens se rendraient à celui qui leur convient. Qu'en pensez-vous?

M. Felsenstein: D'après moi, il devrait exister un poste en commun pour tous les taxis, et lorsqu'une personne veut prendre un taxi pour aller où elle désire, à l'ouest, à l'est, ou n'importe où, le chauffeur devrait expliquer au client qui veut aller à Pointe-Claire qu'il ne connaît pas très bien la ville de Pointe-Claire. Pour aller à l'endroit désiré, si le client n'y voit pas d'inconvénients, il devra obtenir des renseignements pour s'y rendre.

Un seul poste en commun pour tous les taxis serait, à mon avis, la meilleure solution pour qu'il n'existe pas de ressentiments si, par exemple, un client dit qu'il veut aller à Pointe-Claire et que le chauffeur s'en va dans la direction opposée. A mon avis, un seul poste en commun conviendrait le mieux.

M. Allmand: Est-ce que vous avez un permis de la ville de Montréal?

M. Felsenstein: Oui, un permis de la ville de Montréal, numéro 2123.

M. Allmand: Si vous étiez à l'aérogare, et une personne voudrait se rendre à la Baie d'Urfé, cela ne vous dérangerait pas trop.

M. Felsenstein: Je devrais faire ce voyage. Je reçois un appel de téléphone à Montréal et je dois faire un voyage qui rapporte 60 cents. Cela ne m'embête pas non plus. Ce que je ferais, c'est que je devrais payer les frais de service de 25 cents à l'aéroport, m'en retourner et revenir à l'aéroport.

M. Allmand: Je comprends qu'il y aurait avantage que les taxis de banlieue soient dans une région parce qu'ils se rendraient dans la région où ils ont un permis et ils pourraient travailler à partir de cette région une fois qu'ils s'y seraient rendus au lieu de revenir sur une longue distance à leur première région. Je voulais savoir simplement ce que vous pensiez de cette suggestion. Je vous remercie.

M. Felsenstein: Je pense que cela entraînerait des conflits entre les chauffeurs.

M. Allmand: Vous dites que vous êtes propriétaire de taxis?

M. Felsenstein: D'un taxi, oui monsieur.

M. Allmand: Êtes-vous membres de l'association LaSalle?

M. Felsenstein: Oui, depuis environ 20 ans, monsieur.

[Text]

Mr. Allmand: Thank you.**The Chairman:** Mr. Skoberg.**Mr. Skoberg:** That was the question I was wondering about.**The Chairman:** Mr. Guay. Are there no other questions, gentlemen? Mr. La Salle.**M. La Salle:** Est-ce que vous louez une auto de votre compagnie?**M. Felsenstein:** Non monsieur, l'auto m'appartient.**M. La Salle:** Bon. Maintenant, est-ce que vous conduisez vous-même?**M. Felsenstein:** Je suis le seul à la conduire, je n'ai pas de chauffeur qui travaille avec cette voiture.**M. La Salle:** D'accord. Mais un chauffeur de taxi me disait que s'il avait la possibilité de ramener des voyageurs de l'aéroport au centre-ville, lorsqu'il va en conduire un, que cela pourrait représenter une augmentation de son revenu d'environ \$25 à \$35 par semaine.**M. Felsenstein:** Excusez-moi, je n'ai pas entendu tout ce que vous venez de dire, mais je comprends que vous avez parlé à un chauffeur qui vous dit qu'il était capable d'augmenter son salaire de \$25 à \$30 si...**M. La Salle:** ...s'il pouvait cueillir des passagers à Dorval pour les ramener.**M. Felsenstein:** Je pense que le chiffre de \$25 à \$30 est un peu exagéré pour une auto, mais je suis certain qu'il serait capable d'augmenter son revenu de peut-être 5 p. 100 ou 10 p. 100; mais 5 ou 1 p. 100 sur le salaire qu'un chauffeur peut avoir gagné, c'est un montant, parce que nous calculons toujours à la fin de semaine ou à l'année.**M. La Salle:** Si j'ai bien compris, vous favoriserez un poste en commun pour que tous les chauffeurs de taxi puissent en bénéficier?**M. Felsenstein:** C'est cela.**The Chairman:** Mr. Horner.**Mr. Horner:** Mr. Felsenstein, you are a pretty brave man. You are the first one of either the Associations or otherwise to suggest to this Committee what you thought it was worth to allow you to get your taxi into Dorval. You said 25 cents a load. Considering that the average load would be \$6—maybe I

[Interpretation]

M. Allmand: Merci.**Le président:** Monsieur Skoberg.**M. Skoberg:** Je me posais cette question.**Le président:** Monsieur Guay. Il n'y a pas d'autres questions, messieurs? Monsieur La Salle.**Mr. La Salle:** Do you rent a car from your company?**Mr. Felsenstein:** No sir, the car belongs to me.**Mr. La Salle:** Fine. Do you drive yourself?**Mr. Felsenstein:** I am the only one who drives the car. I do not have any drivers working for me.**Mr. La Salle:** All right. But a taxi driver was telling me that if he had the opportunity of bringing back passengers to the centre of town when he goes to take a passenger to the airport, that this could represent an addition to his wages of between \$25 and \$35 a week.**Mr. Felsenstein:** Excuse me. I did not hear everything you said. But I understand you spoke to a taxi driver who said he could increase his wages by \$25 or \$30 if...**Mr. La Salle:** ...if he could pick up passengers at Dorval to bring them back.**Mr. Felsenstein:** I think the figure of \$25 or \$30 is a little bit exaggerated for one car, but I am sure that he would be able to increase his income by perhaps 5 per cent or 10 per cent 5 or 10 per cent of the wages which a driver can earn which is an amount that is calculated at the end of the week or at the end of the year.**Mr. La Salle:** In other words, if I understood correctly, you would be in favour of a common stand so that all taxi drivers could benefit from it?**Mr. Felsenstein:** That is right.**Le président:** Monsieur Horner.**M. Horner:** Monsieur Felsenstein, vous êtes un homme très brave. Vous êtes le premier membre des associations de taxis ou autres qui propose à ce Comité ce que vous croyez être une solution qui vous permettrait d'amener votre taxi à Dorval. Vous parlez de 25 cents de frais de service par voyage. Si l'on

[Texte]

am high and maybe I am low, but I am just using that as a figure and you can dispute it—25 cents a load comes to just a little over 4 per cent. Can I then assume that you think that a little over 4 per cent is a fair charge?

Mr. Felsenstein: I would say that the figure you have used of \$6 an average was a very high one because really that would mean coming back and going beyond Dominion Square to get the \$6 ticket.

Mr. Horner: If \$6 is high then the percentage moves up.

Mr. Felsenstein: Yes.

Mr. Horner: You see what I mean?

Mr. Felsenstein: Yes, that is right. In other words, I might have a fare for Baie d'Urfe or maybe Lachine where the trip might be \$1.50, in which case I would be paying a much higher rate than 25 cents on \$6.

Mr. Horner: As a taxi owner, do you think it is worth 5 per cent or better?

Mr. Felsenstein: Yes, 5 per cent would be a fair charge, sir.

Mr. Horner: I say you are a pretty brave man because nobody else has even dared suggest what they would pay the federal government and this is another point that the...

Mr. Felsenstein: I like to have the courage of my convictions anyway.

Le président: Monsieur Valade, une dernière question.

Mr. Valade: I would like to ask the witness for his own opinion on one question. Many taxi associations or groups of taxis favour a common stand, of course, with a view to increasing their business—this is a flat dollar sign. Do you think if this were decided that those associations that are renting their cabs to drivers would increase their renting to drivers?

Mr. Felsenstein: Mr. Chairman, I would like to clear up something, sir. I believe associations, as a rule, do not rent their cabs to drivers. It is the owners who are members of the association who rent their cabs to drivers. The association cannot assume that responsibility.

Mr. Valade: I am talking about the owners.

21389—3

[Interprétation]

considère que le prix du voyage moyen serait de 6 dollars—c'est peut-être trop élevé ou pas assez, mais je me sers de ce chiffre et vous pouvez me contredire—un prix de 25 cents par voyage représente un peu plus de 4 p. 100. Je suppose donc que vous trouvez que ce prix constitue une cotisation juste?

M. Felsenstein: Je dirais que le prix moyen de 6 dollars est très élevé, car cela signifierait revenir et aller plus loin que le Carré Dominion pour obtenir 6 dollars.

M. Horner: Si le prix de 6 dollars est élevé, le pourcentage augmente.

M. Felsenstein: Oui.

M. Horner: Voys voyez ce que je veux dire?

M. Felsenstein: Oui, c'est exact. En d'autres mots, je pourrais faire un voyage à la Baie d'Urfé ou peut-être à Lachine que coûterait 1.50 dollar et dans ce cas, je payerais un taux plus élevé que 25 cents sur 6 dollars.

M. Horner: En qualité de propriétaire d'un taxi, croyez-vous que cela vaut 5 p. 100 ou plus?

M. Felsenstein: Oui. 5 p. 100 serait un taux juste monsieur.

M. Horner: A mon avis vous êtes un homme très brave, car personne n'a eu le courage de proposer qu'il serait prêt à payer le gouvernement fédéral et cela est une autre question...

M. Felsenstein: En tout cas, je n'ai pas peur de dire ce que je pense.

The Chairman: Mr. Valade, a last question.

M. Valade: Je voudrais demander au témoin son opinion sur un sujet. Bon nombre d'associations ou groupes de taxis sont en faveur d'un poste en commun, en vue bien sûr, d'augmenter leur chiffre d'affaires. Croyez-vous que, si l'on décidait de procéder ainsi, ces associations, qui louent leurs voitures aux chauffeurs, pourraient augmenter leur prix de location des voitures?

M. Felsenstein: Monsieur le président, j'aimerais préciser quelque chose. En règle générale, je crois que les associations ne louent pas leurs voitures aux chauffeurs mais ce sont les propriétaires, membres de l'association, qui louent leurs voitures. L'association ne peut assumer cette responsabilité.

M. Valade: Je voulais dire les propriétaires.

[Text]

Mr. Felsenstein: If the owner thinks that the driver is going to make more money, he, like every owner, probably would feel that he is entitled to a little part of it, too. I am talking as a nonfleet owner, as a one-car owner, and I do not rent my car nor do I not have anybody working my car. However, I think he would be entitled to, say, another 1 or 1.5 per cent, if the driver increased his take by that much.

Mr. Valade: My point was that if we do allow a common stand we would consider it, I suppose, in the light of the help, the competition and the fairness to all taxi drivers. However, if their increase in revenue were engulfed by the owners by a substantial increase in rent, then I do not think we would be helping the taxi drivers. We possibly would be helping the owners, but I do not think we would be helping the drivers. I am not saying this necessarily would be the case and we have owners here who could answer that. I think we should give careful thought to the flat charge of either 25 cents or 50 cents that you have suggested because that charge plus the increase in renting the car from the owners by the drivers might eliminate their class of the business.

Mr. Felsenstein: I do not believe that the owners would be too much interested in raising the rates because the taxi business as it is and has been over the past few months has had the owners desirous only of getting their cars out on the streets and working. There are a considerable number of owners who still have drivers working for them on a 40 per cent basis, not a rental basis, who pay their men a salary, vacation pay and unemployment insurance which is compulsory for all whether you are renting or employing a man on a percentage basis.

Mr. Valade: Are all the cars rented on a percentage basis or are most of them on a flat rate?

Mr. Felsenstein: Most of them are on a flat rate basis.

Mr. Valade: A flat rate basis.

Mr. Felsenstein: They get so much per day, so much for an evening or sometimes the man takes it on a 24-hour basis in which case he would consider a more nominal charge. I think in all fairness a 40 per cent charge would be the nicest way of working, but that has nothing to do with your Committee here,

[Interpretation]

M. Felsenstein: Si le propriétaire croit que le chauffeur va faire plus d'argent, il pensera sans doute, comme tout autre propriétaire, qu'il a droit aussi à sa part des profits. Je vous parle en tant que propriétaire non de plusieurs voitures, mais d'une seule, et je ne loue pas ma voiture, et il n'y a personne d'autre qui s'en sert pour travailler. Toutefois à mon avis, il aurait droit à 1 ou 1.5 p. 100 de plus si le chauffeur augmente son avoir dans cette proportion.

M. Valade: A mon avis, si on autorise l'établissement d'un poste en commun, j'imagine qu'on étudiera la question en tenant compte de la concurrence, la justice et de l'aide à l'égard de tous les chauffeurs de taxis. Néanmoins, si la hausse des revenus des chauffeurs était réduite par le fait que les propriétaires des voitures demanderaient une augmentation des frais de location, je trouve qu'on n'aiderait pas les chauffeurs mais plutôt les propriétaires. Je ne dis pas qu'il en sera ainsi et il y des propriétaires ici qui pourraient répondre à la question. Je pense qu'il faudrait examiner attentivement cette question du taux fixe de 25 ou 50 cents qui a été proposé, car cette cotisation et l'augmentation des frais de location pourraient éliminer leur genre d'affaires.

M. Felsenstein: Je ne crois pas que les propriétaires soient vraiment intéressés à augmenter leurs frais de location, car compte tenu de la situation actuelle et de celle des derniers mois, les propriétaires de taxis aimeraient bien voir leurs voitures dans les rues en train de travailler. Il y a un grand nombre de propriétaires qui ont des chauffeurs qui travaillent pour eux à un taux de 40 p. 100 mais non pas de frais de location, et ils leur paient un salaire, une paye de vacances, l'assurance-chômage, ce qui est obligatoire pour tous, qu'on fasse la location de voitures ou qu'on embauche un homme suivant un pourcentage.

M. Valade: Est-ce que toutes les voitures sont louées en vertu d'un pourcentage ou d'un taux fixe?

M. Felsenstein: La plupart des chauffeurs travaillent suivant un taux fixe.

M. Valade: Suivant un taux fixe.

M. Felsenstein: Ils obtiennent tant d'argent pour une journée, tant pour une soirée ou pour une période de 24 heures, et dans ce dernier cas ils demanderaient un salaire plus nominal. En toute justice, je pense qu'un taux de 40 p. 100 serait la meilleure façon de travailler, mais cela n'a rien à voir avec votre

[Texte]

sir. It is something that the drivers should try to work out with the owners.

Mr. Valade: I know, but as a safeguard I feel that what we decide must be helpful to everybody, not only to one side.

Mr. Felsenstein: I understand. I believe, sir, that it would be more to the advantage of the driver than to the owner.

The Chairman: We want to thank you very much for your brief and fine words this afternoon.

Maintenant, j'inviterais le représentant de la Cité de Montréal, M. Paul Normandin. Je dois excuser M. Saulnier, il est très occupé, mais il a laissé entendre à M. Normandin que si les membres du Comité exigeaient sa présence, peut-être pourrait-il venir cet après-midi. Comme vous le savez, M. Saulnier est occupé à Québec et à Montréal, mais si le Comité l'exige, M. Normandin fera le nécessaire afin qu'il vienne ici, ce matin. Si vous voulez prendre place ici, monsieur Normandin.

Malheureusement je n'ai pas de mémoire pour tous les membres.

The Chairman: I do not have a copy for all members. The English translation of the brief will be here in a few minutes. Mr. Normandin told me it is on its way down.

M. Valade: Quel est celui-là?

Le président: En français.

M. Valade: Non, mais de quel groupe?

Le président: Cité de Montréal.

M. La Salle: Monsieur le président, vous avez mentionné...

Le président: Monsieur La Salle.

M. La Salle: ...vous avez mentionné qu'il est possible que M. Saulnier vienne, serait-ce pour cet après-midi même? Mais s'il est à Québec, c'est impossible. Comment peut-on dire que c'est possible s'il est à Québec?

Le président: La même chose peut se faire, monsieur La Salle. Si nous décidons que M. Saulnier doit comparaître devant le Comité lors de la préparation de notre rapport, nous pourrions l'inviter à venir à Ottawa répondre aux questions des membres du Comité.

M. La Salle: Puis-je suggérer que nous l'invitions à Ottawa?

[Interprétation]

Comité. C'est une question au sujet de laquelle les propriétaires et les chauffeurs devraient s'entendre.

M. Valade: Je sais, mais comme garantie, je pense que nos décisions devraient être utiles à tout le monde, et non pas profitables à un seul groupe.

M. Felsenstein: Je comprends. A mon avis, monsieur, ce serait plus à l'avantage du chauffeur que du propriétaire.

Le président: Nous vous remercions beaucoup pour votre mémoire et pour vos bonnes paroles de cet après-midi.

I would now invite the representative of the City of Montreal here, Mr. Paul Normandin. I will have to apologize for Mr. Saulnier, he is very busy, but he let it be understood to Mr. Normandin that if members of the Committee requested that he be present, he could be here perhaps this afternoon. As you know Mr. Saulnier is busy in Quebec and in Montreal, but if the Committee requires it, Mr. Normandin will see to it that Mr. Saulnier comes here this morning. Would you please take your seat here, Mr. Normandin. Unfortunately, I do not have enough copies of the brief for all the members of the Committee.

Le président: Je n'ai pas des exemplaires du mémoire pour tous les membres. Nous aurons la traduction anglaise du mémoire dans quelques minutes. M. Normandin m'a dit qu'on l'aurait bientôt.

Mr. Valade: Which is this?

The Chairman: It is in French.

Mr. Valade: From what group?

The Chairman: From the City of Montreal.

Mr. La Salle: Mr. Chairman, you mentioned...

The Chairman: Mr. La Salle.

Mr. La Salle: ...you mentioned that it might be possible to have Mr. Saulnier here. Would that be possible for this afternoon? As he is in Quebec it is not possible. How can we say that it is possible if he is in Quebec?

The Chairman: The same thing could take place, Mr. La Salle. If we find Mr. Saulnier should appear before the Committee when the report is being prepared, we can always ask him to come to Ottawa and answer questions put to him by members of the Committee.

Mr. La Salle: Could I suggest that we invite him to appear in Ottawa?

[Text]

Le président: Si vous le proposez, nous le convoquerons.

Mr. Valade: Alors, monsieur le président, en ce qui a trait au point que vous avez soulevé, peut-être pourrions-nous prendre connaissance du rapport et revenir sur le sujet après le prochain témoin.

Le président: Parfait. En faites-vous une motion monsieur La Salle ou si vous voulez attendre après la lecture du mémoire?

Mr. La Salle: Je peux attendre.

Le président: Vous pouvez attendre. Donc, je vous demanderais, monsieur Normandin, de lire votre mémoire. Je prierais cependant l'assistance d'avoir un peu plus d'ordre, afin que nous puissions entendre ici et que la personne, qui lit le mémoire, puisse se faire comprendre des membres du Comité. Monsieur Normandin, la parole est à vous.

Mr. Paul Normandin, c.r., (Avocat de la ville, responsable du Droit public): Monsieur le Président et Messieurs les Membres du Comité Permanent des Transports et Communications de la Chambre des Communes du Canada.

Sujet: Mémoire de la Ville de Montréal—Audition à Montréal le 16 décembre 1969. Messieurs,

A la suite de l'avis que vous avez fait parvenir à la Ville de la tenue à Montréal d'une séance de votre Comité pour étudier la question des transports de surface aux aéroports du Canada, le Comité exécutif de la Ville de Montréal s'empresse de vous soumettre les représentations qu'il juge dans l'intérêt public et dans celui de ses contribuables.

Le système en vigueur pour le transport des passagers entre l'aéroport de Montréal et la Ville de Montréal et autres municipalités environnantes rencontre une vive opposition et une opposition croissante dans le public, tant parmi ceux qui tirent leur subsistance du transport des passagers que de la part d'une opinion publique de plus en plus éveillée à ce problème.

Le Comité exécutif de la Ville de Montréal partage le sentiment généralisé, qui s'est manifesté en particulier par de nombreuses manifestations, que le système d'un monopole ou privilège accordé à une entreprise privée, à l'exclusion des autres détenteurs de permis de transport de passagers, n'est plus acceptable et ne répond plus aux besoins de l'heure.

Il est urgent de régler ce problème avant que le malaise existant ne prenne de plus amples proportions et de trouver une solution à la fois dans l'intérêt public et équitable pour l'ensemble des détenteurs de permis.

[Interpretation]

The Chairman: If you want to move this, we shall invite him.

Mr. Valade: Mr. Chairman, on the point you raised, we might perhaps look at the brief and then come back to the subject after the next witness.

The Chairman: All right. Are you making a motion of this, Mr. La Salle, or do you want to wait until after the reading of the brief?

Mr. La Salle: I can wait.

The Chairman: You can wait. Therefore, I will ask Mr. Normandin please to read the brief. I would like to ask the audience to please be a little more orderly so that we may hear here and so that the person reading the brief might be heard by the members of the Committee. Mr. Normandin, you now have the floor.

Mr. Paul Normandin, Q.C. (City Attorney, in Charge of Public Legislation): Mr. Chairman and Members of the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons of Canada

RE: Brief by the City of Montreal Hearing in Montreal on December 16, 1969
Gentlemen:

Following your notice to the City that your Committee would be holding a hearing in Montreal in order to study the questions of surface transportation to airports in Canada, the Executive Committee of the City of Montreal hastens to submit to you those representations which it considers to be in the interest of the public and of the taxpayers.

The system in force at present for the transportation of passengers between the Montreal airport and the City of Montreal and other neighbouring municipalities is encountering strong opposition and growing opposition from the public, including those people who make a living by transporting passengers and also public opinion which is becoming increasingly aware of this problem.

The Executive Committee of the City of Montreal shares the general feeling, which has manifested itself especially through great number of demonstrations, that the system based on a monopoly or privilege granted to a private enterprise, to the exclusion of the other holders of passenger transport permits, is no longer acceptable and no longer meets present needs.

It is urgent that this problem be settled before the existing difficulties grow any further and to find a solution which is both in the public interest and equitable for permit holders as a whole.

[Texte]

Actuellement ceux qui tirent leur subsistance du transport des passagers peuvent conduire leurs clients à l'aéroport mais doivent en revenir à vide, car il leur est interdit de prendre des passagers à l'aéroport pour les ramener en ville, à cause d'une franchise exclusive accordée à une entreprise privée à qui ce droit est réservé.

Un aéroport, à notre avis, est une entreprise d'intérêt public et son territoire fait partie du domaine public. Il doit être accessible à tous sur une base d'égalité. Tous les détenteurs de permis de transport de passagers doivent être placés sur le même pied, et le Comité exécutif de la Ville de Montréal trouve totalement inacceptable qu'une classe particulière, les propriétaires de voitures de louage, ou pire encore, une seule entreprise privée soient placés dans une position privilégiée.

Le Comité exécutif de la Ville considère qu'il s'agit là d'une question de principe dans une société démocratique et qu'un service public exploitant une partie d'un domaine public comme un aéroport se doit de voir à ce que tous ceux qui tirent leur subsistance du transport des passagers en bénéfice et y soient traités sur une base d'égalité.

Sur son territoire, la Ville de Montréal a pris les mesures nécessaires pour que le domaine public y soit utilisé sur la base de la plus stricte égalité par tous ceux qui détiennent des permis de transport privé et, dans les limites de sa juridiction, la Ville donne un droit égal dans le domaine public à chacun de ces détenteurs. Tous les postes sur le domaine public de la Ville sont des postes en commun qui peuvent être occupés par tous les détenteurs de permis, quel que soit l'association ou le groupe dont ils font partie.

Le Comité exécutif de la Ville tient à souligner aux membres de votre Comité qu'il trouve anormal que le Gouvernement fédéral, exploitant un service public comme un aéroport dans le territoire d'une province, établisse et maintienne pour ceux qui desservent cet aéroport en vertu de permis de transport des autorités locales ou provinciales et qui gagnent leur subsistance en faisant du transport sur le domaine public situé entièrement dans une province, maintiennent un système où ces derniers ne puissent transporter leurs passagers de l'aéroport sur une base d'égalité et soient désavantagés au bénéfice d'une entreprise privée jouissant d'un monopole ou d'une franchise exclusive accordé par le Gouvernement fédéral.

Tous les détenteurs de permis de transport privé doivent avoir accès sur la même base pour prendre des passagers à l'aéroport.

[Interprétation]

At the present time, those people who are making a living by transporting passengers are allowed to drive their customers to the airport but they must return empty, since they are forbidden to take on passengers at the airport on their return trip to the city, because of an exclusive franchise granted to a private enterprise to which this right has been reserved.

An airport is an enterprise of public interest and its territory is part of public property. It must be accessible to all on a basis of equality. All holders of passenger transport permits must be placed on an equal footing, and the Executive Committee of the City finds it totally unacceptable that a particular class of people, the car rental owners, or worse yet, a single private enterprise be placed in a privileged position.

The Executive Committee of the City is of the opinion that this is a question of principle in a democratic society and that a public service which utilizes for its operation part of a public property such as an airport must see to it that all those who make a living by transporting passengers benefit by this and are treated on a basis of equality.

On its own territory, the City of Montreal has taken the necessary measures so that the public property shall be utilized on a basis of the strictest equality by all those holding private transport permits and, within the limits of its own jurisdiction, the City grants an equal right regarding public property to each of these permit holders. All stands located on the public property of the City are common stands which may be occupied by all permit holders, irrespective of the association or the group to which they belong.

The Executive Committee of the City wishes to stress to the Members of your Committee that it considers it abnormal that the Federal Government which operates a public service such as an airport within the territory of a province, should establish and maintain for those who serve that airport by virtue of transport permits issued by the local or provincial authorities and who make a living by doing transportation on the public property situated entirely within a province, a system where the latter cannot transport their passengers to the airport on a basis of equality and are put at a disadvantage to the benefit of a private enterprise which has a monopoly or an exclusive franchise granted by the Federal Government.

All holders of private transport permits must have access on the same basis in order to pick up passengers at the airport. It may

[Text]

On peut invoquer que l'aéroport est situé dans la municipalité de Dorval et que la plupart des règlements des municipalités de l'île permettent de transporter un passager d'une municipalité à une autre mais interdisent de prendre des passagers pour le retour. Il s'agit là toutefois d'un problème simple à régler et qui ne doit pas servir d'excuse pour prolonger un privilège exclusif devenu inacceptable.

La Ville de Montréal, pour sa part, est prête à recommander au conseil de la Ville d'amender la réglementation pour permettre aux détenteurs de permis de transport de passagers de la municipalité de Dorval qui se trouvent dans le territoire de la Ville de Montréal, après y avoir transporté des passagers en provenance de l'aéroport, d'y prendre des voyageurs pour les amener à l'aéroport, à condition toutefois que le nombre de permis émis par cette municipalité demeure le même car le nombre autorisé dans la Ville de Montréal est établi par la loi. Cet aspect du nombre de permis pourrait être réglé par la Régie provinciale.

Pour mettre en application un tel système à l'aéroport, le ministère des Transports pourrait établir des postes en commun qui serviraient aux détenteurs de permis de taxis des diverses municipalités de l'île. Il serait possible, par exemple, d'établir un poste distinct pour la partie est de l'île, un pour la partie ouest et un dernier pour Montréal proprement dit. Ces postes pourraient être sous la surveillance d'un ou de plusieurs expéditeurs, dont la tâche serait de confier à chacun des détenteurs de permis la responsabilité de conduire le voyageur selon sa destination. La Ville n'aurait aucune objection en principe à participer au coût de ces postes d'expéditeurs.

Les voyageurs qui arrivent à l'aéroport pourraient, suivant leur destination, retenir les services d'une limousine ou ceux d'un détenteur de permis de taxi, à leur choix, qui pourraient tous les mener à destination à quelque endroit de l'île que ce soit.

Cette participation générale aux bénéfices du transport des voyageurs à l'aéroport de Montréal ne dispenserait pas les détenteurs de permis ou les usagers de demeurer soumis au contrôle et à la réglementation des diverses municipalités. Ils demereraient assujettis aux règlements tout en jouissant d'un système régissant le transport des passagers à l'aéroport sur une base plus équitable.

On nous opposera l'argument que ce système comporterait un risque pour les voyageurs arrivant à Dorval de se trouver, en certaines circonstances, sans service de trans-

[Interpretation]

be pointed out that the airport is situated in the Municipality of Dorval and that most of the regulations of the municipalities on the Island allow to transport a passenger from one municipality to another while forbidding to pick up passengers for the return trip. This, however, is a problem which can easily be settled and which must not be used as an excuse to prolong an exclusive privilege which has become unacceptable.

In so far as the City of Montreal is concerned it is ready to recommend to the City Council to amend the regulation in order to allow the holders of passenger transport permits of the Municipality of Dorval who are within the territory of the City of Montreal, after having transported passengers from the airport to the City, to pick up passengers there in order to transport them to the airport, subject however to having the number of permits issued by that municipality remain the same, since the authorized number of permits in the City of Montreal is established by law. This matter regarding the number of permits could be settled by the Provincial Board.

To put such a system in application at the airport, the Department of Transport could set up common stands which would be used by the taxi permit holders of the various municipalities of the Island. It would be possible, for instance, to set up a specific stand for the eastern part of the Island, one for the western part and one for Montreal itself. These stands could be under the supervision of one or several dispatchers, whose duty would be to assign to each of the permit holders the responsibility of transporting the passenger according to his destination. The City would have no objection in principle concerning participation in the cost of these dispatcher stands.

Travellers arriving at the airport could, depending on their destination, use the services, according to their own choice, of the limousine or a taxi permit holder who could take them to their destination no matter where on the Island.

This general participation in the benefits deriving from the transportation of passengers to the Montreal airport would not exempt the permit holders or the operators from remaining under the control and subject to the regulations of the various municipalities. They would remain subject to regulations while enjoying a system regulating passenger transport to the airport on a more equitable basis.

The argument will be put to us that this system would involve a risk for passengers arriving at Dorval who might find themselves, under certain circumstances, without any

[Texte]

port vers la ville. A notre avis, cet argument ne peut être retenu. Il se trouvera autant de taxis pour revenir de Dorval qu'il s'en trouve pour s'y rendre et ce système semble fonctionner à la satisfaction générale aux aéroports de la plupart des grandes métropoles du monde, Paris, Londres et New York, par exemple, où aucun monopole n'existe.

Par ailleurs, si la chose s'avérait nécessaire éventuellement, la Ville pourrait, avec la Compagnie de Transport de Montréal assurer en tout temps le transport des voyageurs. Sur la base des principes que nous avons énoncés ci-haut quant aux services publics et à l'utilisation du domaine public, si l'on doit absolument confier le transport des voyageurs à un aéroport à une entreprise quelconque, ce doit certes l'être, de préférence à une entreprise privée qui en tire un profit, à une entreprise publique sans but lucratif et qui constitue elle-même un service public.

Le Comité exécutif de la Ville de Montréal tient à vous souligner l'urgence de trouver une solution au malaise croissant et de substituer un système équitable pour tous et dans l'intérêt public au système actuel devenu inacceptable en vertu duquel une franchise exclusive est accordée à une entreprise privée, monopole dont se plaignent à juste titre tous les autres détenteurs de permis de transport privé.

Le comité exécutif de la Ville de Montréal tient à vous assurer, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, que le ministre des Transports peut compter sur l'entière collaboration de la Ville de Montréal pour la solution rapide et équitable de ce problème selon les principes qu'elle vous soumet par ce mémoire, solution que l'intérêt public commande d'apporter sans plus de retard.

Le président: Le même règlement existe dans un Comité, même en dehors du gouvernement, qu'à Ottawa; les manifestations ne sont pas permises.

Mr. Normandin is perfectly bilingual so you may ask your questions in English.

Mr. Forrestall, will you proceed.

Mr. Forrestall: I just have one general question. I might say it is pretty obvious how the audience felt about your brief this morning, sir.

Do I understand correctly that it is the opinion of the City of Montreal that the exercise of this federal jurisdiction in the interests of the public is in conflict with the rights or the jurisdiction of the province, first, and the municipalities acting under it.

[Interprétation]

transportation service to Montreal. In our opinion, this argument does not stand. There will be as many taxis to return from Dorval as there are to travel there, and this system seems to function in a manner which is generally satisfactory at the airports of most of the great metropolises of the world, Paris, London and New York, for instance, where there is no monopoly.

Besides, in case of future need, the City could, along with the Montreal Transportation Company, ensure at all times the transportation of passengers. On the basis of the principle stated above with regard to public services and the utilization of public property, if we are to entrust the transportation of passengers to an airport to some kind of enterprise, it should definitely go to a private enterprise which will benefit by this, rather than to a public enterprise operating on a non-profit basis and which is itself a public service.

The Executive Committee of the City of Montreal wishes to stress the urgency of finding a solution to the growing difficulties and of substituting a system, which is equitable to all and in the public interest, to the present system which has become unacceptable and in virtue of which an exclusive franchise was granted to a private enterprise, thus setting up a monopoly about which all holders of private transport permits rightly complain.

The Executive Committee of the City of Montreal wishes to assure you, Mr. Chairman and Members of the Committee, that the Minister of Transport can count on the full co-operation of the City of Montreal in finding a quick and equitable solution to this problem in accordance with the principles submitted to you by this brief. Public interest compels us to find this solution without further delay.

The Chairman: The same rules exist in a Committee, even outside the government, as in Ottawa; demonstrations are not allowed.

M. Normandin parle les deux langues, vous pouvez lui poser vos questions en anglais.

Monsieur Forrestall, voulez-vous commencer.

M. Forrestall: Je n'ai qu'une question d'ordre général à poser. Il est bien évident de voir la réaction de l'auditoire concernant votre mémoire ce matin monsieur.

Si je comprends bien, c'est l'avis de la ville de Montréal que l'exercice de cette juridiction du gouvernement fédéral dans l'intérêt du public va en conflit avec les droits ou la compétence d'abord de la province, ensuite des municipalités concernées.

[Text]

Mr. Normandin: Well, we are not questioning it as a matter of right. We are not saying, for example, that it is a bad law. It is an invalid law, we are saying it is bad law because it is against the public interest it is not desirable. It constitutes an anomaly. When the public domain, the streets and highways are entirely within a province where people work and get their living, you cannot give a privilege to one at the exclusion of the other. It should be available on a strictly equal basis to all.

Mr. Forrestall: Has the City at any time in the past ever considered on the basis of what you say, and I am no lawyer and I cannot dispute it...

Mr. Normandin: No, we are not challenging the legality of it.

Mr. Forrestall: Have you ever attempted to challenge, for instance, the validity of the license which is issued by the Department of Transport?

Mr. Normandin: No, we are not challenging the validity of it; we are saying it is a bad policy. We are not saying that you do not have the right to do it.

Mr. Forrestall: I see. Thank you very much.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like to clarify a few things with regard to the system of taxi operations in various sections of the country. It has been our experience that taxicabs run around empty all over the place in various areas of the country and cannot pick anyone up because of some jurisdictional problem. For instance, one municipality may issue a permit and a cab from another municipality bringing somebody there cannot pick you up because he has not a permit to pick anybody up in that particular municipality, city or area. Could you explain to me what the reason is for this? What is the underlying principle?

Mr. Normandin: We will take the example of Montreal. By law the number of taxi-cabs is limited to ensure that those who are in this business make sufficient revenue on which to live. It is for their protection that the number has been limited by provincial law. Therefore if you allow taxis from outside the municipality to come and do business then you nullify the purpose of the legislation which limits the number in the City of Montreal. This is the general idea behind such limitations.

[Interpretation]

M. Normandin: Nous ne demandons pas si c'est une question de droit. Nous ne disons pas par exemple, que c'est une mauvaise loi. C'est une loi non-valable, nous déclarons qu'elle est mauvaise, car elle est contraire à l'intérêt public et donc pas souhaitable. Elle constitue une anomalie. Quand il s'agit de l'usage d'un domaine public, notamment les routes et les rues situées entièrement dans les limites d'une province, où des personnes travaillent et gagnent leur vie, vous ne pouvez donner un privilège à une personne et non à une autre. Cela devrait être disponible pour tous d'une façon égale.

M. Forrestall: Est-ce que la ville, par le passé, a songé à ce que vous avez dit? Je ne suis pas avocat et je ne peux vous contredire.

M. Normandin: Non, on ne met pas en doute l'aspect légal de la question.

M. Forrestall: Est-ce que vous avez déjà essayé de mettre en doute, par exemple, la validité du permis émis par le ministère des Transports?

M. Normandin: Non, nous ne mettons pas en question sa validité, nous disons que c'est une mauvaise politique. Nous n'affirmons pas que vous n'avez pas le droit de le faire.

M. Forrestall: Je comprends. Merci beaucoup.

M. Pringle: Monsieur le président, je voudrais préciser quelques aspects du monde d'exploitation des taxis dans différentes régions du pays. A votre connaissance, dans diverses régions du pays, des taxis circulent vides et ils ne peuvent prendre des gens parce qu'il y a un problème de juridiction. Par exemple, une municipalité émet un permis, et un taxi d'une autre municipalité conduit une personne là, mais ne peut vous prendre parce qu'il n'a pas de permis pour prendre des gens dans cette municipalité, ville ou région particulière. Pourriez-vous me dire la raison d'une telle politique? Quel est le principe fondamental?

M. Normandin: Prenons l'exemple de Montréal. En vertu de la loi, le nombre des taxis est limité pour assurer aux chauffeurs de taxis suffisamment de revenus pour vivre. C'est pour leur propre protection que la loi provinciale limite le nombre des taxis. Par conséquent, si l'on permet aux taxis de l'extérieur de la municipalité de venir faire des affaires dans la ville de Montréal on annule le but de cette législation qui limite le nombre des taxis dans la ville de Montréal, c'est la raison pour laquelle on en a limité le nombre.

[Texte]

Mr. Pringle: So you feel that this principle is valid in so far as taxi-cab operations are concerned in the various municipalities throughout the province, despite what I said about a cab owner not being able to go into an area and pick up a passenger because if that is considered to be a valid principle I have difficulty in understanding why it is not valid at the airport. The reason given is that it is a federal airport. Does not everybody everywhere pay taxes to municipalities and to cities, the same as they pay taxes to the federal government? Is there a difference between the taxes that people pay to support a federal government? If they are denied this privilege in municipalities why does this make it valid economically, at a federal airport?

Mr. Normandin: I do not understand the nature of your objection, sir. The airport does not serve a municipality, it serves the whole area of the island at least, if not a greater area. People take cabs from different areas to go to the airport and the problem created by giving the privilege is that all these cabs have to come back empty. There is a passenger there waiting, the cab is there empty but they cannot take him.

Mr. Pringle: I am not going to extend this, Mr. Chairman, but my suggestion is that this particular problem occurs everywhere.

Mr. Normandin: Yes that is what we have submitted that in all the main cities of the world there is no such exclusive privilege.

Mr. Pringle: But there is, because they go into municipalities and they cannot pick up people. You have stated that it is not economically viable for municipalities and cities to permit every taxi-cab to operate on a free enterprise basis, yet you are suggesting that it would be a viable economic principle to have them operate on this basis at a federal airport. It is difficult for me to understand your reasoning.

Mr. Normandin: If you will allow me, we are not objecting to working in a free enterprise system. On the contrary, taxi-cabs are in competition in Montreal. It is just that the legislature of Quebec has felt, and we feel it is justified, that if you allow too great a number many cab drivers will not earn a living. So that they determine the total number, but amongst themselves they are in competition. The problem at the airport is not

[Interprétation]

M. Pringle: Vous croyez que ce principe est valable en ce qui concerne l'activité des taxis dans les différentes municipalités de toute la province en dépit du fait que je vous ai mentionné, à savoir qu'un propriétaire de taxi ne peut prendre des passagers dans une région particulière, car ci ce principe est jugé valable j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi ce principe n'est pas valable à l'aéroport. On dit qu'il s'agit d'un aéroport fédéral. Tout le monde ne paie-t-il pas des impôts aux municipalités et aux villes comme il en paie au gouvernement fédéral? Y a-t-il une différence en ce qui concerne les impôts que les gens paient pour appuyer un gouvernement fédéral? Si on leur refuse ce privilège dans les municipalités, pourquoi est-ce valable, sur le plan économique, pour un aéroport fédéral?

Mr. Normandin: Je ne comprends pas la nature de votre opposition monsieur. L'aéroport ne dessert pas une municipalité, mais l'ensemble de la région de l'île ou moins, sinon une région encore plus vaste. Les gens prennent des taxis dans différentes régions pour se rendre à l'aéroport et le problème soulevé en donnant ce privilège est que tous ces taxis doivent revenir à vide. Il y a un passager qui attend à l'aéroport et le taxi est vide et il ne peut le prendre.

M. Pringle: Je n'insisterai pas, monsieur le président, mais à mon avis, ce problème se pose partout.

M. Normandin: Oui, nous avons soulevé cette question que dans toutes les principales villes du monde, il n'existe pas de tels privilèges exclusifs.

M. Pringle: Néanmoins il y en a, parce que les taxis vont dans les municipalités, et ils ne peuvent prendre des passagers. Vous avez dit que ce n'est pas viable sur le plan économique qu'une ville ou une municipalité permette à tous les chauffeurs de taxis d'opérer librement, et pourtant vous proposez que ce serait un principe économique viable qu'ils opèrent librement à un aéroport fédéral. Il m'est difficile de comprendre votre raisonnement.

M. Normandin: Si vous voulez bien me le permettre, on ne s'oppose pas à travailler suivant un régime de libre entreprise. Au contraire, les taxis se font la concurrence à Montréal. C'est simplement que la législature du Québec est d'avis—et nous pensons que cela est justifié—que si l'on donne des permis à un trop grand nombre de taxis, bon nombre de chauffeurs de taxis ne pourront plus gagner leur vie. Par conséquent, elle déter-

[Text]

one of limitation to a required number. On the contrary, there is an economic problem because taxi-cab people who drive their cabs to the airport and must come back empty because of a prohibition edict. They cannot pick up passengers who want to take their cabs and these people, under the normal rules of free enterprise which we are talking about should be able to pick up passengers.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, my final remark is that we have a responsibility to the passengers, to the travelling public, to the people using the airport, and while we recognize we also have a responsibility to the cab drivers, being Canadian citizens, would you not agree that we must be certain that if we throw this license wide open for everybody that we must have assurance from some person, some people, some body that they are going to serve that airport properly, with diligence and that they are going to give our travelling passengers at the airport proper service. If everybody has a crack at it where do we get this assurance? With that I close.

Mr. Normandin: If you will allow me to answer, in all the larger cities there is no privilege granted and the service seems to be satisfactory.

Mr. Pringle: I cannot agree with that.

Mr. Normandin: Seemingly in New York there is not, I do not think there is in Paris or London, and there does not seem to be any difficulty. I have arrived in New York and never had trouble finding a cab, and there is no exclusive franchise given to one company. So this does not seem to be a problem. And if there is a problem, if free enterprise in competition cannot give a satisfactory service then the solution is not to give to one private enterprise an exclusive franchise but to organize it as a public service, and the Montreal Transport Commission and the city will co-operate in establishing that. But we do not think this is necessary. It should be tried on a free enterprise basis and if there are still problems then it should be re-organized.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Normandin, I do not particularly object to much of what you say in

[Interpretation]

mine le nombre total de taxis. Toutefois, ils se font la concurrence entre eux. Le problème qui se pose à l'aéroport ne consiste pas à limiter le nombre requis de taxis. Au contraire, il y a un problème d'ordre économique, car les chauffeurs de taxis qui vont à l'aéroport doivent revenir à vide à cause d'une interdiction. Ils ne peuvent prendre les passagers qui les demandent et les chauffeurs, en vertu des règlements de la libre entreprise dont nous parlions, devraient pouvoir prendre des passagers.

M. Pringle: En dernier lieu, monsieur le président, j'aimerais vous faire remarquer que nous sommes responsables à l'égard des passagers des personnes qui se servent de l'aéroport et nous reconnaissons que nous avons également une responsabilité vis-à-vis les chauffeurs de taxi, qui sont des citoyens canadiens, et n'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'il nous faut être sûrs que si l'on accorde des permis à tout le monde, on doit nous assurer qu'ils vont desservir l'aéroport de façon appropriée et avec diligence, et donner à nos passagers à l'aéroport un service adéquat. Si tout le monde peut obtenir un permis, où pourrions-nous avoir cette garantie? Je termine ainsi.

M. Normandin: Si vous me permettez de répondre, dans toutes les grandes villes, on n'accorde pas de privilège et le service semble être satisfaisant.

M. Pringle: Je ne puis être d'accord avec cela.

M. Normandin: Apparemment, cela n'existe pas à New York, à Paris ni à Londres, et il ne semble pas y avoir de difficultés. Je suis arrivé à New York et je n'ai jamais eu d'ennuis pour trouver un taxi, il n'y a pas de franchise exclusive accordée à une compagnie. Cela ne semble pas être un problème. S'il y a un problème, si la concurrence au sein de la libre entreprise ne peut donner un service satisfaisant, la solution ne consiste pas à donner à une entreprise privée une franchise exclusive, mais de s'organiser en tant que service public, et la Commission des transports de Montréal et la ville collaboreront à cette entreprise. Toutefois, nous ne croyons pas que cela soit nécessaire. Cela devrait être fait suivant un régime de libre entreprise, et s'il y a toujours des problèmes, cela devrait être réorganisé.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: M. Horner.

M. Horner: Monsieur Normandin, je ne m'oppose pas vraiment à une bonne partie de

[Texte]

the brief, I just have one question with regard to your suggestion that there should in a sense be a common stand. But I think you suggested it could well be divided into three groups, east, west and centre...

Mr. Normandin: This is just an example.

Mr. Horner: Yes, but we had this suggested by some other group. They suggested the Dorval and Montreal taxi-cabs. The thought that comes to my mind is this. Suppose I am getting off, coming out and want to go downtown and all the taxi-cabs are gone, from downtown or the centre of the Montreal area, could I then go over to an east and west group and, supposing there is one or two there, say: "Look, I really want to go downtown. I see where you are going east but would you take me downtown?" Under your supposed system would this be legal?

Mr. Normandin: Oh, of course.

Mr. Horner: All right, then.

Mr. Normandin: We want to throw it wide open to everybody. We are just suggesting an administrative way of dealing with dispatching. It does not matter, it could be one or perhaps it would work better with three.

Mr. Horner: You are only dividing it up into east, west and centre in order to clarify and simplify it for the passengers coming off flights.

Mr. Normandin: Dispatching, yes.

Mr. Horner: Fine.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Si j'ai bien compris votre mémoire, monsieur Normandin, vous avez aboli, je crois, les postes sur les coins de rue.

Mr. Normandin: Il y a des postes, mais ils sont communs, ils n'appartiennent pas à des compagnies.

Mr. Trudel: Les postes privilégiés n'existent plus.

Mr. Normandin: Non.

Mr. Trudel: Maintenant, dans votre mémoire, vous dites que vous seriez prêt à échanger avec la ville de Dorval les mêmes privilèges pourvu qu'ils limitent le nombre de leurs voitures. En supposant qu'il y ait un poste commun, les chauffeurs de taxi font la queue, ils reviennent à Montréal, auraient-ils

[Interprétation]

vos observations dans ce mémoire, je n'aurais qu'une question à vous poser concernant la proposition que vous faites, à savoir qu'il devrait y avoir un poste en commun qui pourrait être bien facilement réparti en trois groupes: le centre, l'Est et l'Ouest de l'île.

Mr. Normandin: C'est seulement un exemple que je vous donne.

Mr. Horner: Oui, mais un autre groupe a proposé la même chose. Ils ont proposé deux groupes: les taxis de Dorval et ceux de Montréal. Le problème que je me pose est le suivant. Supposons que j'arrive à Dorval et que je veux me rendre dans le centre de la ville et que tous les taxis du centre de la ville de Montréal sont partis, est-ce que je pourrais aller voir un chauffeur de taxi du groupe de deux ou de l'Ouest, disons qu'il y en a un ou deux sur place et lui dire: Je veux me rendre en ville. Vous vous en allez dans l'Est, mais me conduiriez-vous au centre de la ville? Selon votre régime, est-ce que ce serait légal?

Mr. Normandin: Oui, bien entendu.

Mr. Horner: Très bien.

Mr. Normandin: Nous voulons que ce soit ouvert à tout le monde. Nous ne proposons qu'une façon administrative de procéder à la répartition des voitures. Cela n'a pas d'importance, on pourrait n'avoir qu'un groupe, ou peut-être il serait préférable d'en avoir trois.

Mr. Horner: Vous ne faites le partage Est, Ouest et Centre que pour éclaircir et simplifier la situation pour les voyageurs qui arrivent à l'aéroport.

Mr. Normandin: Oui, la répartition.

Mr. Horner: C'est bien.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: If I understood your brief correctly, Mr. Normandin, you abolished, I think, stands on street corners.

Mr. Normandin: There are stands, but they are common and do not belong to any company.

Mr. Trudel: The privileged stands no longer exist.

Mr. Normandin: No.

Mr. Trudel: According to your brief you said that you would be ready to exchange with the City of Dorval the same privileges in so far as they would limit the number of their vehicles. Supposing we have a common stand, and the taxi drivers are on strike and come back to Montreal. Would they have the

[Text]

alors le même privilège que ceux de Dorval de prendre des passagers pour le voyage de retour dans le territoire de Montréal?

M. Normandin: Ils l'ont toujours à l'heure actuelle, ils peuvent ramener un passager à Montréal en tout temps, le problème est de prendre des passagers à Montréal pour les ramener dans leur municipalité. Et nous sommes prêts à modifier nos règlements pour le faciliter.

M. Trudel: Dans ce cas, si on émettait le permis métropolitain, le problème qui nous fait face serait-il résolu? Je crois qu'il y a un règlement municipal qui interdit de prendre un passager à l'intérieur des limites, si on n'a pas un permis de la ville de Montréal.

M. Normandin: C'est cela. Mais nous sommes prêts à faire modifier nos règlements, afin de permettre au chauffeur de Dorval qui amène des passagers, de les ramener.

M. Trudel: Maintenant, ma question dépasse les limites de Dorval: dans l'éventualité de l'émission d'un permis métropolitain, les autres municipalités auraient-elles le même privilège?

M. Normandin: Ce serait évidemment normal que les autres municipalités nous imitent bien que nos ne puissions pas dicter leur conduite. C'est évident.

M. Trudel: Ce serait une question d'échange de privilèges, d'après ce que je peux comprendre de votre mémoire.

M. Normandin: C'est cela.

M. Trudel: D'après ce que vous dites, pour ce qui a trait aux postes, vous avez enlevé le privilège d'accès à chacune des concessions, mais il y a des concessions privées qui existent quand même. Si on le fait à un endroit, il faudra le faire à d'autres; ainsi, à l'hôtel Champlain, c'est la compagnie Diamond qui assure le service, à la gare, c'est une autre. Il existe des concessions privées dans vos limites présentement.

M. Normandin: Pas sur le domaine public. Évidemment, chez vous, vous pouvez bien donner un contrat à qui vous voulez et où vous voulez, mais pas sur le domaine public de la ville de Montréal.

M. Trudel: Pas sur les rues, non, je comprends, il y a des concessions présentement dans vos...

Le président: Monsieur Trudel, continuez.

M. Trudel: Je comprends très bien que si on stationne sur un terrain privé, la Ville n'a

[Interpretation]

same privilege as those from Dorval to take passengers on the return trip into the Montreal territory?

Mr. Normandin: They have it at the present time. They can bring back a passenger to Montreal at any time. The problem is to pick up passengers in Montreal to bring them back to their own municipality. And we are ready to amend our by-law to facilitate this.

Mr. Trudel: In that case, if we were to issue the metropolitan permit would that solve the problem now before us? I think that there is a municipal by-law which says you have no right to pick up a passenger within the limits if you do not have a permit from the City of Montreal.

Mr. Normandin: That is right. But we are ready to amend our by-laws to allow the Dorval taxi driver who brings passengers in, to take passengers back.

Mr. Trudel: I was thinking in terms bigger than Dorval. Should metropolitan permits be issued, would the other municipalities have the same privilege?

Mr. Normandin: Of course, it would be normal for the other municipalities to imitate us, although we cannot dictate their behaviour. That is obvious.

Mr. Trudel: It would be a matter of exchanging privileges, according to what I understand from your brief.

Mr. Normandin: That is right.

Mr. Trudel: According to what you say with reference to stands, you have eliminated the access privileges to each of the concessions, but there are private concessions which exist. If you do this in one place, you are going to have to do it elsewhere; hence, at the Champlain Hotel it is Diamond which provides service, and at the railway stations it is another company. There are private concessions within your limits at the present time.

Mr. Normandin: Not on public property. Of course, in your own area, you can give a contract to whoever you want and where you want, but not on public property in Montreal.

Mr. Trudel: Not on the streets, no, I understand, but there are concessions at the present time in your...

The Chairman: Mr. Trudel, go ahead.

Mr. Trudel: I understand of course that if you park on private land the City has not

[Texte]

pas de contrôle mais c'est un privilège qui existe quand même et on pourrait contourner le problème.

Mr. Normandin: Nous pourrions très certainement faire des représentations à la Régie des transports ou à l'Assemblée nationale à Québec si un problème véritable existait à ce niveau. Mais à l'heure actuelle, nous ne pouvons empiéter sur le domaine privé, évidemment.

Mr. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Normandin, one of the things we are trying to resolve is the problem that arises from the fact that we now have transport in the air that can travel very quickly between cities but much of this speed is lost because of slow transportation on the ground. For example, you can fly to Toronto in about an hour and yet it sometimes takes people up to an hour to get to the airport in Montreal. This not only happens in Montreal, it is true of many cities. We want to try to work out a system whereby we can have fast transportation from the centre of our cities to the airports so that the whole trip can be made very quickly. On page 4 of your brief you mention the possibility of the Compagnie de Transport de Montréal providing some kind of bus service.

Mr. Normandin: A complete service.

Mr. Allmand: It is our impression that although taxis should perhaps be allowed in on some basis, the primary means of transportation to the cities should either be by a monorail or an express bus system. Did I understand you to say that the City of Montreal objects to an express bus system run by a private agency?

Mr. Normandin: Yes. We say it should be on a wide-open basis and normally it should provide a good service to the satisfaction of everybody, as it does in New York and other cities where there is no exclusive privilege. However, if it should be found out through experience that it is not providing a satisfactory service, then it should not be operated on the basis of giving a monopoly to a private enterprise which operates it for a profit, it should be organized as a public service. We are offering the co-operation of the Montreal Transport Commission in that regard, but only if the other service should fail.

Mr. Allmand: You have made the statement several times that other cities do not have

[Interprétation]

control over it, but it is a privilege which does exist all the same and the problem could be avoided.

Mr. Normandin: We could certainly make representations to the Transport Board or to the National Assembly in Quebec if there were a real problem at that level. But at the present time, we have no authority to deal with private property of course.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Monsieur Normandin, un des problèmes qu'on essaie de résoudre est celui qui découle du fait que nous avons des moyens de transport dans les airs qui peuvent aller très vite entre les villes, mais on perd de cette rapidité à cause de la lenteur du transport au sol. Par exemple, on peut se rendre en avion à Toronto dans une heure et parfois cela prend une heure à Montréal pour se rendre à l'aéroport. Cela ne se produit pas qu'à Montréal, mais dans bon nombre de villes. Nous essayons d'établir un système en vertu duquel nous pourrions avoir un service de transport rapide du centre de la ville à l'aérogare pour que tout le voyage puisse être fait rapidement. A la page 4 de votre mémoire vous dites qu'il est possible que la Commission des transports de Montréal assure un service d'autobus.

Mr. Normandin: Un service complet.

Mr. Allmand: Nous avons l'impression que, même si on permettait aux taxis de s'y rendre, le principal moyen de transport vers les villes devrait être un monorail ou un service rapide d'autobus. Avez-vous affirmé que la ville de Montréal s'oppose à ce qu'un service rapide d'autobus soit exploité par un organisme privé?

Mr. Normandin: Oui. Nous disons que cela devrait être organisé librement et devrait assurer un bon service à la satisfaction de tout le monde, comme cela se fait à New York et dans d'autres villes où il n'existe pas de privilège exclusif. Néanmoins, si l'on se rendait compte qu'à la suite d'expériences, cela n'assure pas le service satisfaisant, cela ne devrait pas fonctionner de façon à donner un monopole à une entreprise privée qui l'exploite avec profit. On devrait l'organiser comme un service public. Nous offrons la collaboration de la Commission des transports de Montréal à cet égard, mais seulement si l'autre service ne faisait pas l'affaire.

Mr. Allmand: Vous avez déclaré plus d'une fois que les autres villes n'ont pas de contrats

[Text]

exclusive contracts. Before we started these studies we had a survey made and it showed that of the ten largest cities in the United States seven of them have exclusive concessions for mass transportation between the airport and the city. I could give you the names of the cities but I do not want to go into that. However, I would like to state that it includes New York. New York has a concession for limousine and bus service with the city, although they allow taxis to come in under another arrangement.

When you say we should have an open system are you suggesting that we should just have taxis and not have any concession bus service at all?

Mr. Normandin: We are not objecting to adding anything. We are objecting to the exclusion of...

Mr. Allmand: I am trying to find out if you are suggesting an open system just for taxis and excepting a single system or one company from operating a bus service? Are you also suggesting that the airport be open to as many bus companies as want to go there in addition to as many taxi companies as want to go there?

Mr. Normandin: We are mainly concerned with the problem of taxis. However, even on the question of a bus service, if it should be organized on the basis of a monopoly then it should be a public service and should be operated by a non-profit public service company, and somebody should not be given the privilege of operating it for profit.

Mr. Allmand: It is my impression that the principal means of service has to be an express bus service, a monorail or a train. The taxis only supplement the express service to the centre of the city.

Mr. Normandin: That is right.

Mr. Allmand: In your brief you suggest that the public service of the City of Montreal should provide that bus service if we have one. Is this a serious proposal? Does the City of Montreal have buses that can carry baggage and would they be prepared to provide an express bus service?

Mr. Normandin: If you are organizing it as a public service we are offering the co-operation of the Montreal Transport Commission and, of course, we would acquire the necessary equipment and personnel to give the ser-

[Interpretation]

exclusifs. Avant de commencer ces études, nous avons fait faire un relevé qui indique que parmi les dix plus grandes villes américaines, sept ont des contrats d'exclusivité concernant des concessions pour le transport des groupes de voyageurs entre la ville et l'aéroport. Je pourrais vous donner le nom des villes, mais je ne veux pas m'étendre sur ce sujet. Toutefois, j'aimerais souligner que cela comprend la ville de New York. Cette ville a une concession pour un service d'autobus et de limousines, même si l'on permet aux taxis d'y venir en vertu d'une autre entente.

Lorsque vous dites que nous devrions avoir un système «ouvert à tous», est-ce que vous proposez que nous ne devrions avoir que des taxis et non pas de service d'autobus?

M. Normandin: On ne s'oppose pas à ajouter quoi que ce soit. Nous nous opposons à l'exclusivité de...

M. Allmand: J'essaie de voir si vous ne proposez un système de restriction que pour les taxis, à l'exception d'un seul système ou d'un service d'autobus exclusif à une compagnie. Est-ce que vous proposez également que l'aéroport devrait être ouvert à toutes les compagnies d'autobus qui veulent s'y rendre, en plus de toutes les compagnies de taxis qui veulent bien y aller.

M. Normandin: Nous nous préoccupons surtout du problème des taxis. Toutefois, même pour ce qui est d'un service d'autobus, si on l'organise en accordant un monopole il devrait être un service public et exploité une compagnie de service public à but non-lucratif et non pas en accordant un privilège à une personne qui l'exploiterait avec profit.

M. Allmand: J'ai l'impression que le principal moyen de transport devrait être un service rapide par autobus, un monorail ou un train. Les taxis ne viennent que suppléer à ces services rapides pour se rendre au centre de la ville.

M. Normandin: C'est juste.

M. Allmand: Dans votre mémoire, vous avez dit que le service public de la ville de Montréal devrait assurer ce service d'autobus, si l'on en avait un. Est-ce une proposition sérieuse? La ville de Montréal a-t-elle des autobus qui peuvent transporter des bagages et qui seraient disponibles pour fournir un service rapide d'autobus?

M. Normandin: Si vous l'organisez comme un service public, nous vous assurons la collaboration de la Commission des transports de la ville de Montréal, et, bien entendu, nous obtiendrons l'équipement et le personnel

[Texte]

vice. However, this is obviously a question that has to be studied and discussed in detail. It cannot be solved like so.

Mr. Allmand: If we were to open up the bus service to the airport on a tender basis would the City of Montreal be prepared to bid on that?

Mr. Normandin: I have no definite instructions on that and I do not know what the position would be. I presume we would not be interested in bidding against private enterprise. Our position is that if anybody is excluded that it should then be organized as a public service and not on the basis of giving a privilege to a private company.

Mr. Allmand: I see. As you know, the Provincial Transport Company also operates in the Montreal area and they have bus services which is a public utility, it is not a public service. I think we are interested here in not just solving the problems at Dorval, we are also looking forward to the problems at Ste. Scholastique. We want a rapid service from the centre of Montreal to Ste. Scholastique as well and probably an interconnecting service between the two airports to transport large numbers of people quickly.

Mr. Normandin: I would suggest that exploratory discussions should take place between the federal authorities and the Montreal Transport Commission with respect to what is feasible in that area. I think it is very difficult to say anything very definite on a surmise such as that on one of the possibilities that you might consider.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Normandin: It would obviously depend on the conditions and a number of other factors. We are certainly offering our co-operation and we would study it and seriously consider doing it.

Mr. Allmand: How far do the City of Montreal buses, run out now to the West Island? Do they run out as far as Dorval and Pointe Claire now?

Mr. Normandin: I do not think so, but I would not know really.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I find this possibility a very interesting one, because I feel that there should be buses running out of the airport to different parts of the city, not just to downtown Montreal. They should run

[Interprétation]

nécessaires pour donner ce service. Toutefois, c'est évidemment une question qu'il nous faut étudier et discuter en détail. On ne peut pas la résoudre si facilement.

M. Allmand: Si l'on rendait public le service d'autobus pour l'aéroport en demandant des soumissions, la ville de Montréal serait-elle prête à faire une soumission?

M. Normandin: Je n'ai pas reçu de directives précises à ce sujet et je ne sais pas vraiment qu'elle serait la ligne de conduite adoptée. Je suppose que nous ne serions pas intéressés à faire une offre en concurrence avec une entreprise privée. S'il y a exclusion pour une personne on devrait l'organiser comme un service public, et non pas donner ce privilège à une compagnie privée.

M. Allmand: Je comprends. Comme vous le savez, il y a aussi la Compagnie de transport provincial dans la région de Montréal qui exploite des services d'autobus, ce qui répond à des besoins publics—mais qui n'est pas un service public. Nous ne voulons pas simplement résoudre le problème de l'aéroport de Dorval, mais nous songeons aussi aux problèmes qui se présenteront à Ste-Scholastique. Nous voulons un service rapide du centre de la ville de Montréal à l'aéroport de Ste-Scholastique, et éventuellement un service entre les deux aéroports afin de transporter un grand nombre de personnes rapidement.

M. Normandin: A mon avis, des discussions devraient être tenues au préalable entre les autorités fédérales et la Commission des transports de Montréal afin de voir ce qui est possible de faire. Je pense qu'il est très difficile de préciser une telle supposition, sur une des possibilités auxquelles vous pourriez songer.

M. Allmand: Oui.

M. Normandin: Évidemment, tout dépendra des conditions et d'un certain nombre d'autres facteurs. Nous offrons notre collaboration, nous étudierons la situation et nous y songerons sérieusement.

M. Allmand: Jusqu'où vont les autobus de la ville de Montréal maintenant vers l'Ouest? Est-ce qu'ils vont aussi loin que Dorval et Pointe-Claire maintenant?

M. Normandin: Je ne saurais dire.

M. Allmand: Monsieur le président, je trouve que cette éventualité est très intéressante. Il s'agirait de ne pas aller simplement au centre de la ville, mais d'avoir un horaire régulier vers différents coins de Montréal.

[Text]

out on a regular basis to many parts and perhaps we could ask Mr. Normandin to inquire into this further and we may have to call the City of Montreal as witnesses in a month or so to discuss this again because it provides an interesting possibility.

Mr. Normandin: If you will allow me I forgot to mention that a bill is under study and should be adopted in the next few days, which will create an urban community for the whole island and which would also create a new transport commission which will take over and operate all the island on a unified system.

Mr. Allmand: Perhaps you are being optimistic about that bill.

The Chairman: That is out of the question, Mr. Allmand. Are you through?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Normandin first if he could clarify one statement he made. I think, if I heard him correctly, he said that when this service becomes a monopoly to make money, then it should become a public service. Are you suggesting, sir, that the taxi drivers who are working for a living, in many cases many long hours a day, are not doing this for a profit and the minute they start to make money it should become a public service?

Mr. Normandin: No, I am suggesting that if it is operated for a profit, then it should be ruled by free competition among those who enter that field. If you want to organize it on a non profit basis, operated at cost, then it should be organized as a public service.

Mr. Skoreyko: Oh, I see.

Mr. Normandin: Obviously no private interest would be interested in operating a non-profit service.

Mr. Skoreyko: Mr. Normandin can you tell this Committee how many licences the City of Montreal has now issued? Also is it prepared to issue more taxi licences in the future if they find that they are required, particularly after the new airport is built?

Mr. Normandin: There is no doubt that if more are required we would, although I would like to point out that it is the provincial authority that determines the number which is allowed and all those allowed at present have been issued.

[Interpretation]

Aussi, pourrions-nous demander à M. Normandin de s'informer là-dessus. On pourrait assigner de nouveau la ville de Montréal comme témoin dans un mois peut-être et en discuter plus longuement.

M. Normandin: J'ai oublié de vous dire qu'un projet de loi à l'étude devrait être adopté d'ici peu; celui-ci créerait une collectivité urbaine pour toute l'île de Montréal et une nouvelle Commission des transports qui y assurerait un réseau unifié.

M. Allmand: Vous êtes un peu optimiste à l'endroit de ce projet de loi, ne croyez-vous pas?

Le président: Cela ne vous intéresse pas, monsieur Allmand. Avez-vous terminé?

M. Allmand: Oui.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord demander à M. Normandin s'il ne peut pas préciser sa déclaration. Si j'ai bien compris, quand un service devient un monopole destiné à faire de l'argent, il devrait alors devenir un service public. Allez-vous affirmer, monsieur, que les chauffeurs de taxi qui travaillent de longues heures par jour ne le font pas pour faire de l'argent? Du moment qu'ils commencent à faire de l'argent, on devrait en faire un service public?

M. Normandin: Non, si le travail se fait en vue d'un bénéfice, il devrait y avoir place à la libre concurrence pour ceux qui sont dans ce domaine. Si vous voulez que l'organisation ne soit pas rentable, il faudrait qu'elle devienne un service public sans bénéfice.

M. Skoreyko: Je vois.

M. Normandin: Il est évident qu'aucune entreprise privée ne voudra assurer un service non rentable.

M. Skoreyko: Je vois. Monsieur Normandin, pouvez-vous dire à ce Comité combien la ville de Montréal a émis de permis et si elle est prête à en émettre un plus grand nombre à l'avenir, si elle trouve qu'on en a besoin notamment après l'aménagement de la nouvelle aérogare?

M. Normandin: Si l'on a besoin de plus de permis de taxis il ne fait aucun doute que nous en émetterons davantage, mais c'est l'autorité provinciale qui détermine le nombre des permis autorisés, déjà émis.

[Texte]

Mr. Skoreyko: Yes, but surely if a corporate body like the City of Montreal made application for additional licences, I am sure...

Mr. Normandin: We are obviously interested in people getting the service they need, so we do not want the number to reach a point where taxi drivers do not earn a living, but at the same time we want service to be provided and if they need an increase the number should increase in proportion.

Mr. Skoreyko: Mr. Normandin, tell this Committee if you will please, has the City of Montreal approached the number of separate municipalities around the metropolitan Montreal area to see if reciprocal arrangements could be made whereby taxis could operate in and out of Montreal and in and out of these municipalities without harassment?

Mr. Normandin: We have had representations from taxi companies and taxi operators from all over the Island who are dissatisfied with the present system and want it to be open. I am unaware of discussions with other municipalities, but we are confident there would not be any difficulty there.

Mr. Skoreyko: It seems to me this has been a problem that has grown up over the years and if there is no difficulty, I wonder why nothing has been done?

Mr. Normandin: There is no difficulty making arrangements so that taxis from different municipalities can go back and forth from the airport. The difficulty, of course, is in a municipality where it has been determined that it is liveable on a competition system, for example, for 3,000 taxi owners to operate, to open it so that a large number of taxis could come from outside and defeat the purpose of having a number determined.

Mr. Skoreyko: Then you are not really for a reciprocal arrangement as far as the City is concerned. You are not really for it then?

Mr. Normandin: We are inasmuch as it is limited in the other municipalities and it is for the purpose of the airport.

Mr. Skoreyko: I asked that question, Mr. Normandin, simply because if I arrived at the Dorval airport and I happen to pick up the first cab that was there—if I am wrong please correct me—but I understand if I asked that cab driver to take me to the Chateau downtown, he would drop me off, but he would not have the right to pick up another passenger there. He would have to return to his base if

[Interprétation]

M. Skoreyko: Si un corps constitué comme la ville de Montréal présente une demande de permis supplémentaires, je suis certain...

M. Normandin: On est évidemment intéressé à assurer le service dont la population a besoin; on ne veut donc pas que ce nombre de permis empêche les chauffeurs de taxi de gagner leur vie, mais en même temps nous voulons que le service soit assuré. Si le besoin augmente, le nombre de permis devrait augmenter proportionnellement.

M. Skoreyko: Monsieur Normandin, auriez-vous l'amabilité de dire aux membres du Comité, si la ville de Montréal a proposé aux différentes municipalités environnantes de Montréal certains arrangements destinés à assurer sans ennui le service de taxis.

M. Normandin: Des compagnies de taxis et des chauffeurs de taxis de tous les coins de l'Île mécontents du système actuel ont présenté des instances. Je ne suis pas au courant des discussions qu'il y aurait eu avec d'autres municipalités, mais nous avons confiance qu'il n'y aurait pas de difficulté de ce côté-là.

M. Skoreyko: Il me semble que ce problème, s'est accru au cours des ans, et s'il n'y a pas de difficulté, alors, je me demande pourquoi on n'a rien fait.

M. Normandin: Il n'y a aucune difficulté à prendre des dispositions pour que les taxis de différentes municipalités puissent aller à l'aéroport et en revenir. La difficulté, bien entendu, est soulevée dans la municipalité où l'on avait déterminé que c'était rentable sur une base de concurrence. Ainsi, 3,000 propriétaires de taxis pourraient le faire fonctionner. Ainsi, un très grand nombre de taxis de l'extérieur pourraient venir et il n'y aurait plus de nombre déterminé.

M. Skoreyko: Donc vous n'êtes pas vraiment en faveur d'un arrangement de réciprocité pour la municipalité.

M. Normandin: Oui, en autant que cela est limité dans les autres municipalités et que cela dessert les besoins de l'aérogare.

M. Skoreyko: Je pose la question, monsieur Normandin, pour savoir, si j'arrive à l'aéroport de Dorval, que je prends la première voiture taxi qui s'y trouve—si je me trompe veuillez me corriger—et que je demande à ce chauffeur de m'amener au Château Champlain en ville; il m'y conduirait, mais il reviendrait donc à vide parce qu'il a eu la malchance de me cueillir à Dorval.

[Text]

he happened to be a Dorval taxi. Therefore he would have to deadhead back then simply because he was unfortunate to get me as a passenger.

Mr. Normandin: We are saying we are ready to amend our by laws to allow him to pick up passengers on his way back.

Mr. Skoreyko: I see, fine.

The Chairman: To Dorval only though.

Mr. Normandin: Of course.

Mr. Skoreyko: Now you said, Mr. Normandin, that all licences of licensees should have access. What control do you propose for the airport? Who should control the airport facilities? Should each individual company control their own stalls, if you like? Who should control this?

Mr. Normandin: The federal government should have a system of dispatchers. We have offered to contribute to the cost of operating the dispatching system.

Mr. Skoreyko: You would contribute to that cost?

Mr. Normandin: But it should be operated obviously under a public authority.

Mr. Skoreyko: Mr. Normandin, I have one other question. Again I think we have established that everyone who operates a business, whether it be a single taxi driver, a man who owns one car, or a man who might supervise 2,000 of them, the fact is they are working for a living and they have to make a living or they are not satisfied. You pointed out that you felt that every licensee in the area should be able to participate in that business at Dorval. Do you think that kind of an arrangement would provide the best service for the people at the airport?

Mr. Normandin: We are convinced it will. It does in many large world centres, or metropolises, where there is no exclusive right, therefore, we are convinced it will and it should be tried. If it proves that it cannot work out, then it should be organized as a public service and not as a franchise to one particular company.

Mr. Skoreyko: I see. One final question and I will close with this. Mr. Chairman. I just want to get your opinion, sir, on whether you feel as I do. I think in the earlier brief we had this morning someone pointed out that there was something in excess of 5,000 cabs operating in this area. If you allowed each and every one of the cabs to participate in

[Interpretation]

M. Normandin: Nous sommes prêts à modifier nos règlements municipaux pour lui permettre de prendre un voyageur au retour.

M. Skoreyko: Je vois.

Le président: Ce n'est que pour Dorval?

M. Normandin: Bien entendu.

M. Skoreyko: Vous dites que tous les titulaires de permis devraient y avoir accès. Quel contrôle prévoyez-vous pour l'aéroport? Qui devrait contrôler ces services de l'aéroport? Chaque compagnie devrait-elle surveiller ses propres chauffeurs, voitures ou postes? Qui devrait exercer cette surveillance?

M. Normandin: Le gouvernement fédéral devrait avoir un système de répartition. Nous avons offert de contribuer aux frais d'exploitation de ce service.

M. Skoreyko: Contribueriez-vous à ces frais?

M. Normandin: Cela devrait être exploité par une autorité publique.

M. Skoreyko: Une autre question, s'il vous plaît. Une fois de plus, je pense que nous avons établi que quiconque a une entreprise, que ce soit un simple chauffeur de taxi, une personne qui possède une seule voiture, ou quelqu'un qui pourrait surveiller 2,000 voitures, ces personnes gagnent leur pain quotidien, sinon ils ne sont pas satisfaits. Donc, vous nous avez dit que vous étiez d'avis que chaque détenteur de permis de la région devrait pouvoir profiter du trafic de Dorval. Croyez-vous que cela assurerait le meilleur service pour les voyageurs à l'aéroport?

M. Normandin: Oui, nous le croyons. C'est la formule adoptée dans bon nombre de métropoles du monde, où il n'y a aucun droit exclusif et par conséquent, nous sommes convaincus qu'on devrait l'essayer. Si l'on se rend compte que cela ne peut fonctionner, cela devrait être organisé comme un service public et non pas comme une franchise accordée à une société.

M. Skoreyko: Une dernière question, s'il vous plaît. Je voudrais savoir si vous êtes de mon avis. Le premier mémoire que nous avons entendu ce matin, nous a signalé qu'un peu plus de 5,000 taxis étaient exploités dans cette région. Si vous permettiez à tous ces taxis de participer aux activités de l'aéroport, ne croyez-vous pas qu'à un moment donné, il

[Texte]

the activities at the airport, do you not think that at one point the business may be spread so thin that the taxi drivers generally would not be interested in that business?

Mr. Normandin: Their problem now is that they are allowed to drive a passenger, but they have to come back empty. They are all going there.

Mr. Skoreyko: I realize that, but then do you think there is enough business there now to allow everyone to participate. If you say "yes" then I have to buy your argument, because you live here and you know the circumstances better than I do.

Mr. Normandin: They do participate. They have to go there with passengers and if you open it you will give them the additional revenue of bringing someone back, so it cannot harm them obviously.

Mr. Skoreyko: No, but we are interested, Mr. Normandin, in providing a service and guaranteeing that there are a certain number of vehicles at that airport continuously.

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Skoreyko: I am saying only this to you, sir, if the business is spread so thin that it is not profitable for them to hang around the airport—for lack of a better expression—do you think that the situation may arise one day when we are going to have to go back to the system of bids to guarantee that adequate service is provided again?

Mr. Normandin: I think a very large proportion of people go to the airport at the moment by cab that do not refuse to go there even if they have to come back empty. So how can the problem . . .

Mr. Skoreyko: You are coaxing me into supplementaries, Mr. Normandin, and I was going to quit some time ago. I posed that question only to determine for myself and the benefit of the Committee, if I may.

The service that you are proposing whereby in excess of 5,000 cabs would participate in the business at the airport, as opposed to a company in the City of Montreal that might provide 2,000 cabs and say we will personally guarantee that there is a continuing service at the airport. I am asking, which is the better in your view, in so far as the federal government is concerned a contract with one company that can provide a specific service, or is it better to throw the thing wide open and let it ride for a year and hope it works out.

[Interprétation]

y aurait si peu d'affaires que les taxis ne s'y intéresseraient plus?

M. Normandin: Le problème, c'est qu'ils peuvent actuellement y amener un voyageur, mais ils doivent revenir à vide. Ils y vont tous.

M. Skoreyko: Croyez-vous que le trafic actuel peut permettre à tout le monde d'y participer. Si vous dites «oui», alors j'accepte votre argument parce que vous habitez ici et que vous savez ce qu'il en est.

M. Normandin: Ils doivent s'y rendre pour y amener le voyageur. Vous leur assureriez un revenu additionnel en leur permettant de ramener quelqu'un, donc cela ne peut donc pas leur être nuisible.

M. Skoreyko: Nous serions intéressés à assurer un service et à garantir de façon permanente la présence d'un certain nombre de voitures à l'aéroport.

M. Normandin: Oui.

M. Skoreyko: Si le nombre de voyages est si infirme pour les chauffeurs qu'ils en retirent de très faibles avantages, ne croyez-vous pas que l'on devra revenir au régime d'appel d'offres pour garantir un service approprié?

M. Normandin: Je pense qu'un très grand nombre de personnes se rendent à l'aéroport en taxi et plusieurs chauffeurs ne refusent pas d'y aller même si la voiture doit revenir à vide. Donc comment ce problème peut-il se présenter?

M. Skoreyko: Vous me portez à poser des questions complémentaires. Je vous ai posé cette question simplement pour préciser aux membres du Comité le service que vous proposez.

Ainsi, plus de 5,000 voitures se rendraient à l'aéroport par rapport à une compagnie de la ville de Montréal qui pourrait fournir 2,000 taxis. Disons que nous assurons un service permanent à l'aéroport. Je me demande quelle est à votre avis la meilleure solution pour le gouvernement fédéral. S'agirait-il de signer un contrat avec une compagnie qui peut assurer un service donné ou est-il préférable de laisser le champ ouvert à tout le monde pendant une année en espérant que la formule soit un succès?

[Text]

Mr. Normandin: We are definitely in favour of making it open.

Mr. Skoreyko: To everyone?

Mr. Normandin: To everyone. We feel sure that it will work. Already, most people who want to go to the airport phone a cab to go there and the problem is that the poor cab driver is stuck with coming back empty.

Mr. Skoreyko: Thank you, sir.

Le président: Monsieur Valade.

M. Valade: Monsieur Normandin, si le gouvernement fédéral autorisait l'installation d'un poste commun à Dorval, est-ce que, selon vous, une entente serait nécessaire avec la cité de Dorval pour permettre aux taxis de Montréal de passer sur le territoire de la ville de Dorval?

M. Normandin: Actuellement, ils ont le droit de passer sur le territoire pour aller à l'aéroport. La seule difficulté, c'est qu'ils n'ont pas le privilège de revenir avec des passagers.

M. Valade: Je pose la question différemment. Même s'il y avait un poste commun, est-ce que la ville de Dorval s'opposerait à ce que les voitures reviennent avec des passagers de l'aéroport de Dorval?

M. Normandin: Je vois difficilement comment la ville de Dorval pourrait s'y opposer. Mais si elle s'y opposait, elle supporterait l'odieuse de la chose.

M. Valade: Je pense que c'est là une source de difficultés dans cette situation. Si je me reporte, par exemple, à un article de *La Presse* du 14 novembre 1969, on voit que M. Desnoyers, le maire de Dorval, a dit:

«Nous allons faire respecter notre règlement par les chauffeurs de taxis de Montréal qui désirent accepter des clients dans notre territoire. Le règlement du taxi à Montréal défend à nos chauffeurs de prendre des voyageurs dans cette ville et notre règlement qui régit aussi le territoire de l'aéroport international sera appliqué dans toute sa force lorsque les amendements proposés y seront apportés. Nous défendrons notre cause jusqu'au bout.»

Ce sont les propos du maire de Dorval.

M. Normandin: Dans le contexte actuel, évidemment, le chauffeur de Dorval, lorsqu'il vient livrer un passager à Montréal, ne peut

[Interpretation]

M. Normandin: Nous sommes vraiment en faveur de laisser le champ libre à tout le monde.

M. Skoreyko: A tout le monde.

M. Normandin: Oui. Cela donnera des résultats, nous en sommes convaincus. Déjà, la plupart des gens qui veulent se rendre à l'aéroport y vont en taxi, mais le pauvre chauffeur de taxi doit revenir sans passager.

M. Skoreyko: Merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Valade.

Mr. Valade: Mr. Normandin, in the event that the federal government would authorize the setting up of a common stand at Dorval, to your knowledge then, would any agreement be necessary with the City of Dorval to allow Montreal taxis to cross the Dorval city territory?

Mr. Normandin: At the present time, they have a right to cross the territory in order to get to the airport. The only difficulty is that at the present time they do not have the privilege of coming back with passengers.

Mr. Valade: I will put the question a different way then. Even if there were a common stand, would the City of Dorval be opposed to the cars coming back with passengers from Dorval airport?

Mr. Normandin: I find it very difficult to see how the City of Dorval could oppose it. But if it did, well then it would have to bear the consequences of it.

Mr. Valade: I think this is perhaps one of the sources of the difficulties in the situation. If, for instance I refer to an article which appeared in *La Presse* on November 14, 1969, where Mr. Desnoyers, the Mayor of Dorval, said:

“We shall have our by-law respected by Montreal taxi drivers who wish to pick up clients in our territory. The taxi by-law in Montreal forbids our drivers from picking up passengers in that City and our by-law, which also regulates the territory of the International Airport, will be applied to its full force when the proposed amendments are brought in. We will defend our case until the end.”

This is what the Mayor of Dorval said.

Mr. Normandin: In the present context, of course, the Dorval driver, when he delivers a passenger in Montreal, cannot take one back

[Texte]

pas en ramener un. Alors, il est normal que Dorval, en contrepartie, décide d'appliquer son règlement lorsqu'un chauffeur de Montréal vient à Dorval. Mais, nous disons que, si le gouvernement fédéral abolit cette franchise exclusive, nous sommes prêts à amender nos règlements pour permettre aux chauffeurs de Dorval, qui viennent à Montréal, de ramener des passagers.

Ceci est évidemment à leur avantage, parce qu'ils auront beaucoup plus d'ouvrage. Je ne vois pas pourquoi la ville de Dorval, dans ce contexte-là, pourrait s'opposer à ce système. De toute façon, ceci me semble hautement improbable. Si elle s'y opposait, la législature pourrait intervenir au besoin.

M. Valade: Est-ce que des tentatives ont été faites par la ville de Montréal? Est-ce que des rencontres ont eu lieu? Il semble que ce problème existe depuis quatre ans. M. Saulnier a fait une déclaration à ce sujet la semaine dernière, à Montréal. Il disait, dans une entrevue télévisée, que ce problème traînait depuis quatre ou cinq ans et qu'il fallait y trouver une solution. Depuis quatre ou cinq ans, est-ce qu'il y a eu des tentatives de discussion avec les autorités de Dorval pour en venir à une entente?

M. Normandin: Je ne suis pas au courant de telles discussions. Mais, comme nous l'avons soumis, nous ne voyons pas là de difficultés sérieuses. Le problème, c'est la franchise du gouvernement fédéral. Vous parlez de la déclaration de M. Saulnier. Je crois que celle-ci, comme beaucoup d'autres qu'il a faites dans le passé, soulignait l'importance et l'urgence de régler le problème, de mettre fin à ce système du gouvernement fédéral d'accorder une franchise exclusive à l'aéroport.

M. Valade: Vous ne répondez pas à la question que j'ai posée. Si nous autorisons un poste commun, les chauffeurs de taxis pourraient aller conduire des voyageurs, mais, actuellement, la cité de Dorval pourrait s'opposer à ce qu'ils prennent des passagers pour le retour, non pas le gouvernement. Celui-ci autoriserait le poste, mais c'est la ville de Dorval qui pourrait s'y opposer.

M. Normandin: Nous avons dit qu'à ce moment-là, nous sommes prêts à amender nos règlements pour permettre aux taxis de Dorval de venir et de ramener des passagers. C'est dans l'intérêt des taxis de Dorval de permettre ce système-là. Je ne vois pas comment la municipalité y ferait un obstacle majeur. De toute façon, lorsque l'on cherche une solution au problème d'un aéroport qui

[Interprétation]

So, it is normal then for Dorval, when Montreal drivers come to Dorval, to apply its own by-law. But we say that, if the federal government abolishes this exclusive franchise, we are then ready to amend our by-laws to allow Dorval drivers, who come to Montreal, to bring back passengers.

This would obviously be to their advantage because it will give them far more work. I do not see then why the City of Dorval, in that context, could object to that system. At any rate, this seems highly improbable. If it were to object, the legislature could intervene, if necessary.

Mr. Valade: Have any attempts been made by the City of Montreal? Have any meetings taken place? It would seem that the problem has been around for four years. Mr. Saulnier made a statement last week in Montreal on this very question and he said, in a televised interview, that this problem had been dragging on for four or five years and that a solution had to be found. Have any attempts been made during the past four or five years to discuss the question with the Dorval authorities to try and reach an agreement?

Mr. Normandin: I am not aware of any such discussions. But as we submitted, we do not see any serious difficulties here. The problem is the franchise given by the federal government.

You were speaking of the statement made by Mr. Saulnier. I think that like a great many others he has made in the past, this statement stressed the importance and the urgency of settling the problem, of putting an end to the system whereby the federal government grants an exclusive franchise at the airport.

Mr. Valade: You are not answering the question I put. If we authorize a common stand, the taxi drivers could then take passengers, but there might be objections from the City of Dorval to their picking up passengers for the return trip, and not from the government. The government would authorize the stand, but Dorval might have some objections.

Mr. Normandin: We said that we are ready to amend our by-laws so that Dorval taxis can come in and bring passengers back. It would be in the interest of Dorval taxis to allow that system. I do not see how the municipality could seriously object to it. Anyhow, when looking for solutions to the problem of an airport serving the entire Island, it seems to me rather difficult to con-

[Text]

dessert toute l'île, il me semble assez difficile de considérer comme un obstacle majeur l'opposition d'une municipalité où il y a 60 taxis sur les 5,000 qui desservent Montréal.

M. Valade: On est ici pour tâcher de connaître les choses d'une façon précise et claire. Vous dites que vous ne pensez pas qu'il y ait d'obstacle majeur. Mais, je vous demande si la ville a eu des ententes ou des discussions avec la ville de Dorval.

M. Normandin: J'ai répondu que je l'ignorais.

M. Valade: Dans votre mémoire, à la page 3, deuxième paragraphe, vous dites que la ville est prête à s'entendre avec les autorités de Dorval, à condition toutefois que le nombre de permis demeure le même. Est-ce que vous pensez qu'une discussion, un dialogue avec les autorités de Dorval s'avérerait favorable?

M. Normandin: Si une municipalité, qui contrôle 60 permis sur les 5,000, devenait l'obstacle à un système qui serait à la satisfaction des 5,000 chauffeurs de taxis et des autorités de la ville de Montréal, je suis sûr que cet obstacle disparaîtrait d'une manière ou d'une autre et que, s'il le fallait, la législature interviendrait. Je crois qu'il serait intolérable qu'une municipalité, qui contrôle 60 permis, bloque un règlement qui serait acceptable par tous dans l'ensemble de l'île.

M. Valade: Je vous ai lu tout à l'heure la déclaration du maire Desnoyers de Dorval, qui semble très catégorique sur cette question.

M. Normandin: Il est catégorique évidemment, parce qu'actuellement, ses chauffeurs, quand ils viennent à Montréal, ne peuvent pas ramener de passagers. Évidemment, il va appliquer son règlement dans le même sens. Mais, du moment qu'on amende nos règlements, on ne voit pas comment il pourrait avoir la même attitude, parce que le contexte serait entièrement différent. Si Dorval s'oppose à ce que nos chauffeurs ramènent des passagers, c'est que ses chauffeurs, quand ils viennent à Montréal, ne peuvent pas en ramener. Alors, nous disons que nous sommes prêts à changer cela.

M. Valade: C'est pour cela que je vous demandais si des démarches avaient été faites. Peut-être que vous pourriez aider le Comité à prendre une décision si vous exprimiez au Comité exécutif de Montréal le vœu que des discussions soient entreprises, dans le plus court délai, avec les autorités de Dorval,

[Interpretation]

sider as a major obstacle the opposition of a municipality which has 60 taxis as compared with the 5,000 taxis serving Montreal.

Mr. Valade: We are here to try and see things precisely and clearly. You say that you do not think that these are any major obstacles. But I ask you whether the City has had any discussions or agreements with the City of Dorval.

Mr. Normandin: I said I did not know.

Mr. Valade: In your brief, on page 3, second paragraph, you mention that the City is ready to reach an agreement with the authorities in Dorval, provided, however, that the number of permits will remain the same. Do you think that a dialogue or a discussion with the Dorval authorities would prove to be favourable?

Mr. Normandin: If a municipality having control over 60 permits out of 5,000 was to become the obstacle to a system which would be satisfactory to the 5,000 taxi drivers and the authorities of the City of Montreal, I am sure that this obstacle would be removed in one way or the other and that, if necessary, the legislature would intervene. I think it would be intolerable for a municipality which controls 60 permits to object to a by-laws which would be agreeable to everyone on the Island as a whole.

Mr. Valade: I read you the statement by the Mayor of Dorval, Mr. Desnoyers, who seems very categorical in this regard.

Mr. Normandin: Of course, he is categorical, because his drivers at the present time cannot bring back any passengers when they come to Montreal. Of course, he is going to apply his own by-law the same way. But as soon as we amend our by-laws, we do not see how he could have the same attitude because the context would be entirely different. If there is any objection on the part of Dorval to our drivers bringing back passengers, it is because when its drivers come to Montreal they cannot bring any back. So we say we are ready to change that.

Mr. Valade: That is why I asked you whether any steps had been taken. Perhaps you might help the Committee in reaching a decision if you were to express the wish to the Executive Committee of Montreal that discussions be undertaken, in as short a time as possible, with the Dorval authorities so as

Texte]

fin de pouvoir établir un consensus d'opinions. Nous ne sommes pas plus éclairés puisque, vous dites dans votre mémoire qu'il s'agit d'un problème simple à régler. Il semble simple de prime abord, mais vous semblez déjà avoir des difficultés à discuter avec les autorités de Dorval de ce problème qui date déjà de quatre ans.

M. Normandin: Non, monsieur. Le problème qui date de quatre ans, c'est celui de la franchise. C'est pour cela que rien ne bouge. Ce n'est pas la question de discuter avec Dorval.

M. Valade: Monsieur Normandin, si vous veniez ici nous dire, au nom de la ville, que vous avez déjà rencontré les autorités de Dorval, qu'il y a eu des ententes, qu'ils sont prêts à accepter un mode de règlement et que vous n'attendez que la décision du fédéral pour régler la situation, vous aideriez énormément le Comité à prendre une décision. C'est un vœu que j'exprime à l'exécutif de Montréal.

M. Normandin: Dès que nous aurons l'impression que le gouvernement fédéral favorise une telle solution, je suis certain que toutes les négociations vont immédiatement se faire. Je crois que le comité acceptera facilement votre suggestion de se mettre immédiatement en communication avec les autorités de Dorval.

M. Valade: Je pense qu'il est faux de laisser sous-entendre dans la discussion que si le problème n'est pas réglé, c'est seulement la faute du gouvernement fédéral. Il y a trois paliers de gouvernements intéressés. Il y a la Régie provinciale des transports, la ville de Montréal, peut-être la ville de Dorval, et le gouvernement fédéral. Si chaque gouvernement attend que l'autre fasse le premier geste, je pense qu'on risque d'attendre fort longtemps. La ville de Montréal étant le plus directement intéressée dans le problème, elle devrait, selon moi, faire un premier pas positif dans ce sens-là.

M. Normandin: Nous sommes prêts à faire tous les pas que vous nous indiquerez comme étant désirables. Mais seulement, il faut admettre que la base du problème est le fait que l'aéroport, contrôlé par le gouvernement fédéral, opère avec un système de franchise exclusive.

M. Valade: C'est ce que nous tentons d'explorer ce matin.

Je vous pose une dernière question, monsieur Normandin. Est-ce que la Régie des

[Interprétation]

to be able to establish a consensus. We are no more enlightened, because of the fact that in your brief you say that it seems to be a simple problem to solve. It might seem simple *prima facie*, but already you seem to have difficulties in discussing with the Dorval authorities about this problem which goes back to four or five years.

Mr. Normandin: No, sir. The problem that goes back four years is the one about the franchise. That is why nothing is moving. It is not a question of discussing with Dorval.

Mr. Valade: Mr. Normandin, if you came here on behalf of the City before the Committee and said that you had met the Dorval authorities, that certain agreements were reached, and that they are ready to accept a mode of settlement, and that you are just waiting for a federal decision in order to solve the problem, it would help the Committee a great deal to reach a decision. This is just a wish I am expressing to the Montreal Executive Committee.

Mr. Normandin: As soon as we have the impression that the federal government favours such a solution, I am sure that negotiations will take place immediately. I think that the Executive Committee will easily accept your suggestion to get in touch immediately with the Dorval authorities.

Mr. Valade: I think that it is false to let it be understood in the discussion that if the problem has not been settled, it is only because of the federal government. There are three levels of government concerned. There is the Quebec Transportation Board. There is the City of Montreal. There is perhaps the City of Dorval, and there is the federal government. If each government is waiting for the other one to take the first step then I think we are going to wait a long time. The City of Montreal being the most directly concerned in the problem, should, to my mind, make the first positive step in this regard.

Mr. Normandin: We are ready to take all the steps that you have indicated as being desirable. However, it must be admitted that the basis of the problem is the fact that the airport, which is controlled by the federal government, is operating with a system of exclusive franchise.

Mr. Valade: That is what we are trying to examine this morning.

* I would like to ask you a last question, Mr. Normandin. Can the provincial Transport

[Text]

transports provinciale peut être un médiateur valable pour régler cette situation entre Dorval et Montréal?

M. Normandin: Nous ne croyons pas qu'il soit de la juridiction de la Régie des transports de modifier les règlements municipaux de Dorval et de Montréal de façon que les chauffeurs puissent prendre des passagers au retour d'une municipalité.

M. Valade: Mais la ville n'a-t-elle pas entamé des procédures judiciaires contre le monopole actuel ou contre les détenteurs du permis à l'aéroport de Dorval?

Le président: Monsieur Valade, il ne faudrait pas trop s'étendre sur...

M. Valade: Mais je pense qu'il y a là une difficulté. Si la ville a entrepris des procédures visant à faire annuler ou à faire respecter un contrat intervenu entre les autorités fédérales et le concessionnaire, je pense qu'il serait important pour nous de savoir quel genre de procédure a été entrepris contre le détenteur du permis, et où en est rendue cette cause devant les tribunaux.

M. Normandin: Je ne suis au courant d'aucune procédure de cette nature.

Le président: M. Guay.

M. Guay (Lévis): J'ai uniquement quelques questions à poser. Ce matin, pour aider le Comité, n'aurait-il pas été profitable pour vous et pour le comité exécutif de Montréal de nous dire que tous les problèmes qui peuvent survenir entre la cité de Dorval et celle de Montréal, le Bill 75 les règle. Je pense que ça aurait été plus positif de nous dire qu'il n'y aurait eu aucun problème par la suite, même si l'on permettait aux taxis d'aller là-bas, ce qui réglerait le problème du monopole dont tous les mémoires ont fait mention, mais sans parler des autres problèmes entre les conseils municipaux, la commission des transports, le comité des transports et le gouvernement provincial.

M. Normandin: Il y a un problème, à l'heure actuelle, c'est qu'il y a un règlement en vertu duquel le gouvernement fédéral interdit aux chauffeurs de taxi de l'île, de ramener des passagers de l'aéroport. Évidemment, il est facile au gouvernement provincial, étant donné le nombre de municipalités, de perpétuer le problème en disant tout le temps que quelque chose va accrocher à certains endroits, si on règle un cas. Comme je vous le dis, nous sommes prêts à faire toutes les démarches qui vous semblent essentielles.

[Interpretation]

Board be a valid mediator in trying to solve this situation between Dorval and Montreal?

Mr. Normandin: We do not believe that the Quebec Transportation Board has within its jurisdiction the power to amend the by-laws of Dorval and Montreal so that taxi drivers can pick up passengers for the return trip from one municipality to the other.

Mr. Valade: But has the City not instituted legal proceedings against the present monopoly or against the permit holders at Dorval Airport?

The Chairman: Mr. Valade, you should not go into detail on this...

Mr. Valade: But I think that there is a difficulty there. If the City has instituted legal proceedings in order to have a contract between the federal government and the concessionary cancelled or respected, I think that it would be important for us to know what type of legal proceedings have been instituted against the permit holders, and just where the case is at now before the courts.

Mr. Normandin: I am not aware of any legal proceedings of that nature.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): I only have a few questions to put. This morning, in order to help the Committee, would it not have been profitable for you and for the Executive Committee of Montreal to tell us that all the problems that might arise between the City of Dorval and Montreal are settled by Bill 75. I think it would have been more positive to have told us that there would be no problem subsequently, even if we were to allow taxis to go there, which would settle the monopoly problem mentioned in every brief, but without referring to the other problems between the various municipal councils, between the Quebec Transportation Board, the Committee on Transport and the provincial government.

Mr. Normandin: There is a problem at the present time and that is that there is a by-law under which the federal government forbids taxi drivers from the Island from bringing back passengers from the airport. Of course, in view of the number of municipalities involved it is easy for the provincial government to postpone the problem indefinitely by always saying that something might go wrong somewhere if a case is settled. But as I said, we are ready to take all the steps that you consider essential.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Nous aussi sommes prêts.

M. Normandin: Seulement, il ne faudrait pas que ce soit une excuse pour reporter à nouveau le problème parce que telle ou telle petite chose fait défaut.

M. Guay (Lévis): Je pense, monsieur le président, que nous avons l'esprit ouvert. Qu'on ne vienne pas nous dire que nous voulons reporter le problème. Le fait que nous soyons venus siéger à Montréal uniquement pour entendre des griefs dans ce domaine-là, prouve suffisamment la bonne foi du gouvernement fédéral. Que les autres aussi fassent leur part.

M. Normandin: Nous sommes à votre entière disposition pour entreprendre immédiatement toute discussion sur les sujets sur lesquels vous avez le contrôle.

M. Guay (Lévis): En ce qui regarde le Bill 75, monsieur Normandin, pensez-vous que tous les chauffeurs et toutes les associations de taxi sont d'accord?

M. Normandin: Le Bill 75 ne régit pas les taxis, que je sache.

M. Guay (Lévis): Pardon, je parle d'un permis métropolitain.

M. Normandin: La question est de savoir si, une fois qu'il y aura une communauté urbaine, les municipalités vont garder le contrôle des permis de taxi ou si le permis sera métropolitain; c'est une question qui n'est pas résolue ni même presque abordée. Mais il ne faudrait pas attendre que la communauté urbaine soit créée pour régler ce problème.

M. Guay (Lévis): Il faudra certainement que des amendements soient apportés aux règlements municipaux de la ville de Montréal et de celle de Dorval, ou qu'une loi spéciale soit votée par le gouvernement du Québec.

M. Normandin: La ville de Montréal est prête à amender son règlement dès qu'elle aura le feu vert du gouvernement fédéral. Quant à Dorval, il y a seulement 60 taxis qui seront très avantagés par l'amendement de notre règlement. Nous ne voyons pas pourquoi Dorval s'y objecterait. Et si, par hasard, elle s'y objectait, nous sommes sûrs qu'il y aurait moyen de régler rapidement ce problème. Ce n'est certainement pas une petite municipalité qui pourrait empêcher une solution du gouvernement fédéral qui serait acceptée par les plus grandes municipalités de l'île et qui serait à la satisfaction générale des 5,000 chauffeurs.

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): We are ready too.

Mr. Normandin: However, this should not be an excuse in order to postpone the problem once again because this or that little detail is not straightened out.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I think that we are open-minded on this. Let no one come and tell us that we want to postpone the problem. The fact that we came to sit here in Montreal solely to hear grievances in this regard, is sufficient proof of the good faith of the federal government. Let the others also do their share.

Mr. Normandin: We are at your entire disposal to begin right away any discussion on the subjects over which you have control.

Mr. Guay (Lévis): With regard to Bill 75, Mr. Normandin, do you believe that all taxi drivers and all taxi associations agree with this bill?

Mr. Normandin: Bill 75 does not govern them in so far as I know.

Mr. Guay (Lévis): Sorry, I am referring to a metropolitan permit.

Mr. Normandin: The question is to determine whether, once there will be an urban community, the municipalities will maintain control over taxi permits or whether it will be metropolitan. This has not been settled and it has not even been dealt with actually. We should not wait for the urban community to be established to settle this problem.

Mr. Guay (Lévis): There will certainly have to be amendments to the by-laws of Montreal and Dorval, or special legislation will have to be passed by the government of Quebec.

Mr. Normandin: The City of Montreal is ready to amend its by-law as soon as we have the green light from the federal Parliament. With regard to the City of Dorval, there are only 60 taxis there which would draw great advantage from this amendment of our by-law and through the new system. We do not see why Dorval would object, and if perchance it did, we are sure that there would be a way of quickly settling the problem. It is certainly not a small municipality which stops a solution adopted by the federal government and which would have been accepted by the larger municipalities in the Island and which would also be to the general satisfaction of the 5,000 drivers.

[Text]

M. Guay (Lévis): Il y a tout de même, monsieur Normandin, 58 associations de taxis. Cela veut dire qu'il y aura 58 demandes car, je pense, toutes les associations voudront se rendre à l'aéroport. Et on viendra de créer un problème considérable. Si on entrevoit un conflit entre Dorval et Montréal, pensez au chauffeur de Dorval qui va chercher un passager à l'aéroport et va le conduire à Dorion. Le problème du retour à vide ne sera pas solutionné, si Dorion ou Ville d'Anjou ou une autre municipalité refuse d'amender ses règlements.

M. Normandin: Mais non, les taxis de toutes ces municipalités y vont déjà à Dorval et leur problème, c'est qu'ils sont obligés de revenir à vide au lieu de rester et de prendre le premier passager qui descend d'avion. Quant au problème que vous soulevez, d'abord il est peu probable que beaucoup de municipalités refuseraient d'amender leur règlement, s'il y en avait, la législature pourrait s'en occuper; et même si ce problème n'était pas solutionné dans certaines municipalités, le cas serait rare, parce que dans la majorité des cas, le problème est qu'ils se rendent à l'aéroport où des passagers attendent, et qu'ils ne peuvent pas les faire monter.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, monsieur Normandin, les chiffres soumis dans les différents mémoires, nous disent que dans toute la ville de Montréal, un taxi dessert 340 personnes, et on dit que c'est beaucoup trop. Il y a actuellement 4,200 taxis dans la ville de Montréal, et si une loi provinciale venait régler le problème, il y aurait 1,500 ou 2,000 taxis de plus qui pourraient venir dans la ville de Montréal chercher des passagers. Cela veut dire que la proportion diminuerait encore de beaucoup.

M. Normandin: Je ne comprends pas la nature de la question.

M. Guay (Lévis): Voici ce que je veux dire: vous aurez 1,500 ou 2,000 taxis qui auront le droit de venir cueillir des passagers dans la ville de Montréal en plus de ceux que vous avez déjà.

M. Normandin: Non, non, c'est uniquement le chauffeur qui va venir de l'aéroport qui pourra prendre un passager pour s'en retourner. Autrement dit, s'il va reconduire quelqu'un à l'hôtel Mont-Royal, s'il a des passagers pour l'aéroport, il les prendra et il pourra les amener. Cela ne veut pas dire qu'il viendra faire du maraudage à Montréal dans le but de prendre des passagers.

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): All the same, Mr. Normandin, there are 58 taxi associations, which means that there will be 58 requests, because I think that all associations will want to go to the airport. And here we would have created a considerable problem. If we foresee a conflict between Dorval and Montreal, then think of the driver from Dorval who goes to get a passenger at the airport and takes him to Dorion. The problem of deadheading back will not be solved if Dorion, or Ville d'Anjou, or any other municipality says we are not going to amend our by-laws.

Mr. Normandin: The taxis from all these municipalities already go to Dorval, but their problem is they have to come back empty instead of staying and picking up the first passenger who gets off the plane. Regarding the problem that you are raising, first of all, we cannot see any probability of a great many municipalities refusing to amend their by-laws. If there were any, then the legislature could deal with them. And even if that problem were not solved in certain municipalities, these would be rare cases, because in most cases the problem is that they go to the airport where passengers are waiting and they cannot pick them up.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, Mr. Normandin, the figures which have been given to us in the various briefs tell us that in the City of Montreal, one taxi serves 340 inhabitants, and it is said that this is far too much. There are at present 4,200 taxis in the City of Montreal, and if provincial legislation settled the problem, there would be 2,000 or 1,500 additional taxis which would be able to come into the City of Montreal to pick up passengers, which means to say that the proportion would go down a great deal more.

Mr. Normandin: I do not understand the nature of your question.

Mr. Guay (Lévis): Well, this is what I mean. You will have 1,500 or 2,000 taxis entitled to come into Montreal and pick up passengers in addition to those you already have.

Mr. Normandin: No, it is only the taxi drivers coming from the airport who could return with passengers. In other words, if he takes somebody to the Mount Royal Hotel, and if there are passengers for the airport well then he could pick them up and take them back. This does not mean to say that he would come in and start doing his cruising in Montreal to find passengers.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Oui, mais supposons une personne de Dorion, qui va à l'aéroport et demande qu'un chauffeur de taxi de Dorion, qui en a le droit, aille la chercher, il la ramène à Montréal; ici, vous aurez un taxi de plus qui sera de Dorion et si on n'accorde pas la permission de ramener un passager, il sera encore obligé de s'en aller à lège. C'est là où je veux en venir.

M. Normandin: Il pourra en ramener à l'aéroport.

M. Guay (Lévis): Il pourra en ramener encore, même s'il est de Dorion.

M. Normandin: Pardon.

M. Guay (Lévis): Même s'il est de Dorion?

M. Normandin: Tout comme à l'heure actuelle, un taxi de Dorion qui va à l'aéroport et qui amène un passager.

M. Guay (Lévis): Voici, en deux mots, ce que je veux dire, monsieur Normandin; admettez-vous que si on accorde un permis métropolitain qu'il y aura, pour desservir la ville ou le Montréal métropolitain, 1,500 à 2,000 taxis de plus?

M. Normandin: Quels seront les problèmes qui résulteront de la création d'un permis métropolitain? Si on en crée un, je ne vois pas quel intérêt ce Comité a de l'étudier. Cela créera certainement des problèmes et alors, des études seront faites afin de les résoudre. Ce n'est pas le problème soumis à l'étude par ce Comité présentement, c'est plutôt celui de la franchise qui crée un problème pour tous les chauffeurs de taxi, à l'heure actuelle, qui s'en vont là-bas et reviennent sans passager.

M. Guay (Lévis): Nous ne voulons pas créer d'autres problèmes, c'est ce que je disais au début.

M. Normandin: N'ayez aucune crainte, donnez un permis et nous serons bien heureux.

Le président: Monsieur Roch La Salle.

M. Roch La Salle: Plusieurs de mes questions, monsieur le président, ont déjà été posées. Étant donné qu'hier j'étais bien convaincu qu'un poste en commun serait la meilleure solution, je voudrais le faire confirmer par M. Normandin. Dans votre esprit, il n'y a aucun doute que les services essentiels seront à la portée de tous les chauffeurs de taxi de Montréal?

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Yes, well let us say that a person from Dorion who goes to the airport asks that a taxi driver from Dorion, who is entitled to do so, goes and picks him up and takes him to Montreal. Here you would have one more taxi from Dorion in Montreal and if you do not allow him to take a passenger back, then he would also be going back empty. That is what I am getting at.

Mr. Normandin: He could take passengers back to the airport.

Mr. Guay (Lévis): Even if he is from Dorion.

Mr. Normandin: I beg your pardon.

Mr. Guay (Lévis): Even if he is from Dorion?

Mr. Normandin: Just like at the present time with a taxi from Dorion which goes to the airport and brings in a passenger.

Mr. Guay (Lévis): Briefly, this is what I mean, Mr. Normandin: do you admit that if we grant a metropolitan permit there will be 1,500 or 2,000 more taxis to serve the city of Metropolitan Montreal?

Mr. Normandin: What will be the problems which will arise as a result of a metropolitan permit? If one is created, I do not see that it would be in the interest of the Committee to study it. That would certainly create problems and then there will be studies made in order to solve them. That is not the problem that you have before you at present, which is the problem of the franchise which creates a problem at the present time for all taxi drivers who go there and come back empty.

Mr. Guay (Lévis): We do not want to create any more problems; that is what I said at the outset.

Mr. Normandin: Do not be afraid, issue a permit and we shall be quite happy.

The Chairman: Mr. Roch La Salle.

Mr. Roch La Salle: Several of my questions have already been asked, Mr. Chairman. In view of the fact that yesterday I was quite convinced that a common stand would be the best solution, I would like to have this confirmed by Mr. Normandin. In your mind there is no doubt that the essential services will be available to all taxi drivers in Montreal?

[Text]

M. Normandin: Je suis convaincu que le service serait efficace et nous ne voyons pas pourquoi il ne fonctionnerait pas ici, tout comme il fonctionne déjà dans plusieurs autres grandes villes.

M. Roch La Salle: Et si j'ai bien compris, vous semblez être d'avis que si le gouvernement laissait entrevoir la possibilité d'enlever cette franchise, cela permettrait à votre Conseil municipal de voir à ce que tout fonctionne, à savoir les ententes entre les municipalités et la Ville de Montréal?

M. Normandin: Le problème est simplement avec la Ville de Dorval, alors, il n'y a pas de problème réel.

M. La Salle: Merci.

Le président: Monsieur Raymond Rock.

Mr. Rock: Mr. Normandin, I agree with most of your brief, but not all of it. I would like to know whether you believe the federal Department of Transport should observe the provincial and municipal laws that exist presently? Should they follow the municipal, federal and provincial laws presently existing within our province?

Mr. Normandin: The federal government?

Mr. Rock: Yes. Should our agencies follow the laws of the province and the municipalities?

Mr. Normandin: Well, this is a very vast problem and it varies from one law to the other. For example, legislation which has the purpose of taxation obviously does not apply to an agency of the Crown. On the other hand, I think that if there is, for example, a by-law to ensure the protection of the person against fire prevention then obviously your buildings should respect them. It is such a general question I do not know how to answer it.

Mr. Rock: Well, let us talk strictly to the question of taxis then.

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: The laws that exist now for taxis—would you mention some of the regulations that you have and the number of permits you are allowed according to provincial law? Should the federal government or its agencies observe those laws?

Mr. Normandin: The federal government does not operate any taxi service, so how can it be...

[Interpretation]

Mr. Normandin: I have no doubt that the service would be efficient and I do not see why it would not work here like it works in several other large cities at the present time.

Mr. Roch La Salle: And if I understood correctly, you seem to think that if the government were to let us see the possibility of removing this franchise, this would allow your municipal council to see to it that everything is working, that is, agreements between municipalities and the City of Montreal?

Mr. Normandin: There the problem is solely with the City of Dorval, so there is no real problem.

Mr. La Salle: Thank you.

The Chairman: Mr. Raymond Rock.

M. Rock: Monsieur Normandin, je suis d'accord avec une bonne partie de votre mémoire, mais je voudrais savoir, si vous croyez que le ministère fédéral des Transports devrait observer les lois provinciales et municipales qui existent dans notre province.

M. Normandin: Le gouvernement fédéral?

M. Rock: Oui. Est-ce que nos organismes doivent s'en tenir aux lois et règlements municipaux et provinciaux?

M. Normandin: C'est tout un problème qui varie d'une loi à l'autre. Ainsi, une mesure législative fiscale ne s'applique pas à une agence de la Couronne. D'autre part, s'il y a un règlement pour assurer la protection d'une personne, disons, contre le feu, vos édifices devraient les respecter. C'est une question de portée tellement générale que je ne sais pas au juste comment y répondre.

M. Rock: Restons-en simplement à la question des taxis alors.

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Mentionneriez-vous certains règlements établis ainsi que le nombre de permis autorisés en vertu de la loi provinciale? Le gouvernement fédéral ou ses organismes devraient-ils observer ces lois?

M. Normandin: Le gouvernement fédéral n'assure aucun service de taxis, ainsi, comment...

[Texte]

Mr. Rock: Well, when they are giving out concessions at the airport, should these contracts be made in such a way that they observe the laws of the province and of the municipalities?

Mr. Normandin: Well, certainly, yes. I think public authorities should co-operate not to make contacts which would incite violations of laws.

Mr. Rock: Right.

Mr. Normandin: In principle.

Mr. Rock: Do you agree that Montreal taxis have presently no legal right to pick up fares in the limits of Dorval or other suburban municipalities?

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: Right. Do you believe if the federal government organized a common stand for taxis at the airport that the Montreal taxis would have the legal right to pick up fares at the airport which is situated in the municipality of Dorval?

Mr. Normandin: Well we...

Mr. Rock: According to the laws of today...

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: ...if we recommend a common stand, legally speaking, would your taxis of Montreal have the right to pick up fares in the limits of the City of Dorval in which the airport is situated?

Mr. Normandin: No, we are saying we have to amend our by-laws...

Mr. Rock: Right.

Mr. Normandin: It would make sense to amend it only if the federal government says that it wants to abolish this kind of franchise. You can turn it around all you like without ever making a change by the federal government saying, "We cannot do it unless you amend your by-law" and by our saying, "we cannot amend our by-law unless we know you are abolishing your system." This is not really the problem, I am sure.

Mr. Rock: You may say not, yet this committee for instance in making their recommendations...

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: Do you think that we could make recommendations contrary to the

[Interprétation]

M. Rock: Alors quand ils accordent des concessions à l'aéroport, faudrait-il que ces contrats soient faits pour que les lois de la province et les règlements de la municipalité sont observés?

M. Normandin: Oui, certainement. Il faut que les autorités publiques collaborent pour ne pas faire de contrats qui inciteraient à violer la loi.

M. Rock: C'est juste.

M. Normandin: En principe.

M. Rock: Êtes-vous d'accord que les taxis de Montréal, en ce moment, n'ont pas le droit de prendre des passagers dans les limites de Dorval ou dans d'autres municipalités de la banlieue?

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Croyez-vous que si le gouvernement fédéral créait un poste en commun à l'aérogare, que les taxis de Montréal auraient le droit d'y cueillir les voyageurs qui se trouvent dans la municipalité de Dorval?

M. Normandin: Eh bien.

M. Rock: Suivant les lois actuelles...

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Du point de vue juridique si nous recommandons un poste en commun, les taxis de Montréal auraient-ils le droit de cueillir des voyageurs dans les limites de la ville de Dorval où se trouve l'aérogare?

M. Normandin: Non. Il vous faut modifier nos règlements...

M. Rock: Bon.

M. Normandin: Mais, il serait logique de les modifier seulement si le gouvernement fédéral pouvait abolir son système de franchise. Mais, vous pouvez le mettre comme vous le voulez, sans apporter de changements. Le gouvernement fédéral dira qu'il ne peut le faire, à moins que nous ne modifions votre règlement et nous répondrions que nous ne pouvons modifier nos règlements à moins de savoir que vous abolirez votre système. Ce n'est pas vraiment le problème qui nous intéresse, j'en suis sûr.

M. Rock: Vous pouvez dire que ce n'est peut-être pas le problème, mais le Comité, en formulant ses recommandations...

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Croyez-vous que l'on pourrait formuler des recommandations qui seraient con-

[Text]

municipal by-laws and the laws that exist presently within the provincial jurisdiction?

Mr. Normandin: There is no legal problem involved.

Mr. Rock: Well, this is my next question: do you think that even if we would...

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: ...could the federal government make a policy that would be contrary to the present laws that exist in the Province of Quebec and in the municipalities of Quebec?

Mr. Normandin: The by-law in Dorval exists because you have a system of contract by which the federal forbids...

Mr. Rock: The contract of the federal government which is giving a monopolistic...

Mr. Normandin: That is it.

Mr. Rock: ...concession, let us say to Murray Hill, is agreed upon by a commission of the provincial government which is the Régie des transports. As it is all legal, the federal government presently could only give a concession to a body like that, or presently allow the taxis of only the City of Dorval to operate; one or the other. However, I do not think they would have the right to allow the City of Montreal taxis to come in because the airport is not in the City of Montreal.

Mr. Normandin: This system does not exist because you are legally incapable of solving it. I do not think this.

Mr. Rock: Yes, well what I am getting at, Mr. Normandin, is that you stated previously according to the present regulations and laws of the City of Montreal, which is through provincial rights, that it protects the Montreal taxi drivers and also the owners from suburban taxis operating in the City of Montreal and vice versa. Right?

Mr. Normandin: Yes.

Mr. Rock: Are you willing to change all this?

Mr. Normandin: That is what we have said; it is in our brief, we are ready.

Mr. Rock: No, no, you are saying it only for the airport. In other words...

Mr. Normandin: Well, of course.

[Interpretation]

traires au règlements municipaux et aux lois de compétence provinciale?

M. Normandin: Il n'y a pas vraiment de problème juridique.

M. Rock: Croyez-vous que même si nous...

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Le gouvernement fédéral pourrait-il établir une ligne de conduite qui irait à l'encontre des lois actuelles de la province de Québec et des municipalités de la province?

M. Normandin: Le règlement de Dorval existe parce que vous avez un régime contractuel par lequel le gouvernement fédéral interdit...

M. Rock: Le contrat du gouvernement fédéral qui donne...

M. Normandin: C'est cela.

M. Rock: ...une concession monopolistique à Murray Hill, est accepté par une commission du gouvernement provincial qui se nomme la Régie des transports.

Vu que tout cela relève du domaine juridique, le gouvernement fédéral ne pourrait que donner une concession à un organisme de ce genre ou, encore, ne permettre qu'aux taxis de Dorval d'y aller. C'est l'un ou l'autre. Je ne crois pas toutefois qu'ils aient le droit de permettre aux taxis de Montréal d'y venir parce que l'aéroport n'est pas situé dans la ville de Montréal.

M. Normandin: Le système n'existe pas parce qu'on ne peut le résoudre sur le plan juridique. Ce n'est pas ce que je pense.

M. Rock: Vous avez déclaré que, suivant les règlements et que les lois actuelles de la ville de Montréal qui relèvent des droits provinciaux, cela protège les chauffeurs de taxis de Montréal et les propriétaires de taxis de la banlieue qui travaillent dans Montréal et vice-versa, n'est-ce pas?

M. Normandin: Oui.

M. Rock: Êtes-vous prêts à changer tout cela?

M. Normandin: Nous l'avons dit, cela figure dans notre mémoire et nous sommes prêts.

M. Rock: Non, vous le dites uniquement pour l'aéroport en d'autres mots...

M. Normandin: Bien entendu.

[Texte]

Mr. Rock: ...you want to make a special deal for your own taxis for the airport only.

Mr. Normandin: No, no. Not for our own taxis. On the contrary, we want to amend it to allow cab drivers from Dorval who drive taxis into Montreal to go back.

Mr. Rock: Exactly. You only want to make a deal between the City of Montreal and the City of Dorval, period, excluding completely all the other suburban municipalities which ...

Mr. Normandin: All the other ...

Mr. Rock: ... surround the area. What you have been stating in your brief—you are always speaking about a deal with the City of Dorval and the City of Montreal and amending your by-laws accordingly just to allow your taxis into Dorval Airport, but excluding completely the taxis of, say, Pointe Claire, the taxis of Lachine, the taxis of Ville La Salle or Montreal West, or Dollard des Ormeaux.

Mr. Normandin: We are not excluding them, but obviously we cannot say we will force the Pointe Claire City Council to amend its by-laws. We think it should, but the City of Montreal says, "We are going to change the by-laws of these other municipalities." It is up to each municipality to do it.

Mr. Rock: Right. Since you would like to break the Murray Hill monopoly at the airport—I would like to see this happen, too, to tell you the truth—do you believe that all monopolistic taxi concessions existing at present in the City of Montreal should be abolished and broken to allow all taxis, including the suburban taxis, to operate freely there as you would like the Montreal taxis to operate at the Dorval airport.

Mr. Normandin: What do you mean when you say a monopolistic organization in Montreal?

Mr. Rock: There are many taxi concessions today, monopolistic taxi concessions...

Mr. Normandin: What do you mean by a concession? We do not give concessions.

Mr. Rock: No, not you, but they are operating in the City of Montreal at certain stations and at certain hotels. Only certain taxis are allowed to operate from those hotels or are allowed to operate from those stations.

Mr. Normandin: We certainly would be favourable to the abolition. However, it is not

[Interprétation]

M. Rock: Vous voulez faire une entente spéciale pour vos propres taxis, uniquement à l'aéroport.

M. Normandin: Non pas pour nos propres taxis. Au contraire, nous voulons le modifier pour permettre aux chauffeurs de taxis de Dorval qui prennent des passagers à Montréal de pouvoir y retourner.

M. Rock: Exactement vous ne voulez faire qu'une entente entre la ville de Montréal et la cité de Dorval, en excluant toutes les autres municipalités de la banlieue qui...

M. Normandin: Toutes les autres...

M. Rock: ...des environs. Dans votre mémoire, vous parlez toujours d'une entente entre la cité de Dorval et la ville de Montréal en modifiant les règlements afin de permettre à vos taxis d'entrer à l'aéroport de Dorval, mais en excluant les taxis de Pointe-Claire, de Lachine, de Ville LaSalle, de Montréal-Ouest ou de Dollard des Ormeaux.

M. Normandin: On ne les exclut pas, mais de toute évidence, on ne peut pas dire que nous pouvons forcer le conseil municipal de Pointe-Claire à modifier ses règlements. Nous croyons que la ville de Montréal, devrait changer le règlement de ces autres municipalités, chaque municipalité peut changer son règlement.

M. Rock: Comme vous aimeriez mettre fin au monopole de Murray Hill à l'aéroport, je voudrais aussi que cela arrive. Croyez-vous toutefois, que toutes les concessions monopolistiques actuelles dans la ville de Montréal devraient être abolies afin de permettre à tous les taxis, y compris les taxis de la banlieue, d'y circuler librement comme vous aimeriez voir les taxis de Montréal pouvoir desservir à l'aéroport de Dorval?

M. Normandin: Que voulez-vous dire par organisation monopolistique à Montréal?

M. Rock: Il y a bon nombre de concessions de taxis monopolistiques aujourd'hui qui existent.

M. Normandin: Qu'entendez-vous par concessions? Nous ne donnons pas de concessions.

M. Rock: Non, pas vous, mais dans la ville de Montréal ils se trouvent à certaines gares et à certains hôtels. Seuls certains taxis sont autorisés à se rendre à ces hôtels ou à partir de ces gares.

M. Normandin: Nous serions en faveur de leur abolition, mais cela n'est pas de notre

[Text]

within our jurisdiction to abolish it because it is on private ground. We cannot force them.

Mr. Rock: No, but would you like see them abolished in the same manner as you would like to see this abolished?

Mr. Normandin: Of course.

Mr. Rock: Would you also agree in that case that all suburban municipalities should operate there as you want your Montreal taxis to operate in the City of Dorval?

Mr. Normandin: What do you mean? Are you asking if we want to throw Montreal open to taxis from everywhere? Is that your question?

Mr. Rock: Yes.

Mr. Normandin: This is a problem that would have to be studied in depth and a solution worked out very carefully because the way the system is established at the present time in each municipality is the provincial government determines after representation how many taxis can economically exist in there, and they fix a limit. If you want to abolish that system, you would have to study it carefully so that you would not end up by putting a lot of drivers into bankruptcy.

Mr. Rock: Yes, I do recall when this was studied once before that there were more objections to it than there were for it. Even when the City of Montreal did suggest it to the Corporation of Metropolitan Montreal for a metropolitan permit, the suburban mayors were against it because they felt that their taxis would end up in the centre of Montreal and your taxi companies were afraid that all suburban taxis would be operating there and they would lose out. So, we have a problem there, and it should be carefully studied, I agree.

At present the Montreal Transportation Commission's buses operate as far as Lachine, Ville St. Laurent and also to a portion of Côte St. Luc highway, which is within the limits of Dorval and is very close to the airport. At present there are special arrangements for airport employees to get to and from the airport by special concessionaire buses, I think, rather than using your buses that operate there. Are your officials and the officials of the Montreal Transportation Commission prepared to extend their regular service into the airport and also, what one could call, the express service into the airport? This express service actually would have to operate throughout the whole Island of Montreal

[Interpretation]

compétence. On ne peut le faire parce qu'il s'agit d'un terrain privé. On ne peut forcer personne.

M. Rock: Vous aimeriez y mettre fin tout comme vous aimeriez mettre fin à cet autre monopole à l'aéroport de Dorval?

M. Normandin: Naturellement.

M. Rock: Et vous seriez d'accord aussi pour que les taxis de toutes les municipalités de banlieue y assurent un service comme vous aimeriez voir vos taxis le faire dans la ville de Dorval?

M. Normandin: Qu'est-ce que vous voulez dire? Est-ce qu'on veut que Montréal accepte les taxis de partout? C'est bien votre question?

M. Rock: Oui.

M. Normandin: Ce problème devrait être étudié d'une manière très approfondie afin d'y trouver une solution. A l'heure actuelle, dans toutes les municipalités le gouvernement provincial détermine, après avoir entendu les instances, combien de chauffeurs de taxi peuvent y gagner leur pain et on fixe une limite. Si vous voulez abolir ce système, il faudrait étudier la question attentivement afin de ne pas mettre un grand nombre de chauffeurs de taxi en faillite.

M. Rock: Je me souviens très bien qu'on a déjà étudié la question et qu'elle a soulevé plus d'oppositions qu'autre chose. Lorsque la ville de Montréal l'a proposé à la corporation métropolitaine pour obtenir un permis métropolitain, les maires des villes de banlieue éprouvaient une certaine crainte que leurs taxis se retrouveraient au centre de Montréal et vos compagnies de taxi craignaient d'y perdre. Vous voyez donc que nous devons étudier très attentivement ce problème.

En ce moment, la Commission des transports de Montréal a des autobus qui vont jusqu'à Lachine et Ville St-Laurent, et aussi une partie de l'autoroute de Côte Saint-Luc qui se trouve à l'intérieur des limites de Dorval, très près de l'aéroport. En ce moment, à l'aéroport, des dispositions spéciales sont prévues pour que les employés aillent et reviennent de l'aéroport par l'entremise d'un concessionnaire spécial d'autobus plutôt qu'avec les autobus de l'endroit. Est-ce que vos fonctionnaires et les responsables de la Commission des Transports de Montréal sont prêts à prolonger ce service régulier jusqu'à l'aéroport, et aussi le service de transport rapide de marchandise à l'aérogare? Ce ser-

[Texte]

because the employees who work there come from all over the Island of Montreal, not only from one area. Would your officials agree to extend the regular service?

Mr. Normandin: In principle we probably would be favourable, but before coming to any definite arrangement, of course, we would have to know exactly what kind of system you would want organized at the airport, under what conditions we would be required to operate such a service and exactly what kind of service you want. There would have to be negotiation between the federal Minister of Transport and the local authorities, but in principle we are in favour of offering our co-operation to solve this problem.

Mr. Rock: You are not aware whether or not your Commission has ever tried to negotiate such a deal?

Mr. Normandin: No, we have never been requested, to my knowledge.

Mr. Rock: I see, but do you believe that the passenger should have the right to choose whether he wants a metered taxi, whether he wants to get on a bus or whether he wants to use a special limousine service to go back home?

Mr. Normandin: It is our contention that the passenger should be free to take the most luxurious service, take an ordinary cab or take a very fast noncostly bus service.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I am very interested in this because, you see, there is no bus service at present.

The Chairman: I know, Mr. Rock, but you are five minutes over your time.

Mr. Rock: I am finished, Mr. Chairman. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I have just one question as most of my other questions have already been answered.

Mr. Normandin, in your evidence this morning you stated that your City does favour the principle of the common taxi stand.

Mr. Normandin: That is correct.

[Interprétation]

vice devrait être assuré dans toute l'île de Montréal parce que les employés en ce moment viennent de toute l'île de Montréal et non pas d'une seule région. Est-ce que vous seriez prêts à assurer le service régulier d'autobus?

M. Normandin: En principe, nous y serions favorables, mais avant d'en arriver à une décision finale, il nous faudrait savoir exactement quel genre de système vous voudriez organiser à l'aéroport, en vertu de quelle condition nous pourrions établir un tel service et exactement quel genre de service nous voudrions avoir. Il faudrait entamer des négociations entre le ministre fédéral des Transports et les autorités locales, mais en principe nous offrons volontiers notre collaboration pour trouver une solution à ce problème.

M. Rock: Est-ce que vous avez déjà essayé de négocier une telle entente?

M. Normandin: Non, pas à ma connaissance.

M. Rock: Croyez-vous que les passages devraient pouvoir choisir leur moyen de locomotion, le taxi, l'autobus ou encore le limousine?

M. Normandin: C'est exactement ce que nous soutenons. C'est au voyageur de décider. Il devrait pouvoir prendre le service le plus luxueux, de payer un simple taxi ou prendre un service rapide d'autobus non coûteux.

M. Rock: Je m'y intéresse beaucoup, parce qu'il n'y a aucun service d'autobus en ce moment.

Le président: Monsieur Rock, vous avez déjà dépassé votre temps de parole depuis cinq minutes.

M. Rock: J'ai terminé, monsieur le président. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. On a déjà posé plusieurs questions qui m'intéressaient, c'est pourquoi je n'en ai qu'une.

Monsieur Normandin, ce matin vous avez dit que la ville était en faveur du principe du poste de taxi en commun.

M. Normandin: C'est juste.

[Text]

Mr. Mazankowski: You also stated that you would favour the dispatching and the supervising services to be provided by a public authority and you indicated that the City of Montreal would be prepared to assist in defraying the cost of the supervising and dispatching services at the airport facilities.

Mr. Normandin: If we were required.

Mr. Mazankowski: Yes, could you give the Committee some indication of the extent to which your city would be prepared to share in the cost of this expenditure and would this apply equally as well to the St. Scholastique Airport?

Mr. Normandin: I think the same principle would apply in St. Scholastique. We do not know what system you will install, whether there will be one or more dispatchers and what the cost would be. We are just saying that in principle we have no objection in sharing, if to do otherwise would prove to be an obstacle to the federal government's acceptance to organize a system like that. We are ready to share as generously as we are required, but it is difficult without having anything definite to be more specific.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it could be quite important because, as was pointed out in one of the briefs this morning, perhaps the \$60 to \$1,000 fee that was paid to the DOT probably did not offset the policing existing contract so this might give you some idea of the costs that might be involved. I think it might help the Committee in determining their decision on this matter if we knew to what degree your city might be prepared to share in these expenses. Would it be a percentage or would it be a flat fee?

Mr. Normandin: We are just saying that we agree in principle to any system which the federal government in opening it up might feel would be the most efficient and we are ready to discuss whatever share you feel we might be required to make.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président

Monsieur Normandin, ce matin nous avons reçu un mémoire du Mouvement de libération du taxi dans lequel, à la page 25, on peut lire qu'un permis de taxi, à Montréal, coûte \$4,000. Est-ce exact?

[Interpretation]

M. Mazankowski: Vous avez aussi dit que vous seriez aussi d'accord, que les services de répartition et de surveillance seraient assurés par les autorités publiques. Vous avez aussi déclaré que la ville de Montréal serait prête à assumer une partie des frais de surveillance et de répartition à l'aérogare.

M. Normandin: Si on nous le demandait.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous dire alors dans quelle mesure la ville serait prête à partager ces frais? Est-ce que cela s'appliquerait aussi à l'aérogare de Ste-Scholastique?

M. Normandin: Je pense que le même principe vaudrait pour Ste-Scholastique. Nous ne savons pas quel système sera mis en vigueur. Nous ignorons s'il y aura un ou plusieurs répartiteurs et quel en sera le coût. En principe nous, nous opposons pas du tout au partage de ces frais, si la position contraire empêchait le gouvernement fédéral d'organiser un système de ce genre. Nous sommes prêts à y participer aussi généreusement que possible, mais il est difficile sans avoir rien de défini, de vous donner une réponse plus précise.

M. Mazankowski: Cela pourrait être important parce que comme on l'a signalé dans un des mémoires de ce matin, les 60 à 1,000 dollars de cotisation versés au ministère des Transports ne compensaient peut-être pas les services de surveillance destinés à assurer un aspect d'exclusivité du contrat actuel. Donc, cela pourrait vous donner une idée des dépenses. Il serait peut-être utile que le comité sache dans quelle mesure la ville serait prête à partager les dépenses. Est-ce que ce serait selon un pourcentage ou un tarif fixe?

M. Normandin: En principe, nous acceptons tout système que le gouvernement fédéral jugera le plus efficace. Nous sommes prêts à partager les dépenses que l'on exigera de nous.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Normandin, this morning we received a brief from the Taxi Liberation Movement, and in their brief on page 25, it is mentioned that a taxi permit costs \$4,000 in Montreal. Is this true?

[Texte]

M. Normandin: Oh non! Je ne sais pas quel est le prix exact mais je suppose \$100. On me dit: 81 dollars. Ce montant de 4,000 dollars s'applique peut-être lorsque quelqu'un achète le permis d'un autre.

M. Portelance: A ce moment-là le permis est transférable et c'est surtout ce coût-là qu'ils paieraient et non pas le permis de la ville. Comparativement aux autres municipalités est-ce que le coût serait beaucoup plus élevé à Montréal pour ce permis annuel?

M. Normandin: Franchement je n'ai aucune idée quoique ça doit dépendre, j'imagine, de la demande et du nombre de permis que la loi provinciale fixe dans chaque municipalité. J'imagine que l'offre et la demande doivent varier d'une municipalité à l'autre. Franchement je ne sais pas quels sont les prix. D'ailleurs je ne sais pas si ce chiffre de 4,000 dollars est exact.

M. Portelance: A Montréal il y a environ 4,200 taxis, i.e., en moyenne, un pour 341 personnes. Est-ce qu'il existe un barème soit municipal, soit provincial, établissant un rapport taxis-population?

M. Normandin: Je ne le sais pas.

M. Portelance: La compagnie Murray Hill détient un certain permis de la ville de Montréal pour opérer dans la ville de Montréal. Quel est le permis exact que cette compagnie détient?

M. Normandin: Je crois que la Compagnie Murray Hill est devant les tribunaux et refuse de payer et de prendre les permis qu'elle devrait prendre.

M. Portelance: De quelle sorte de permis s'agit-il? Est-ce un service de limousine seulement.

M. Normandin: C'est ça.

M. Portelance: Qu'est-ce que la ville de Montréal entend par service de limousine?

M. Normandin: C'est une voiture de louage, sans odomètre, louée pour une heure par exemple, ou pour un voyage fixe à \$5 ou \$10.

M. Portelance: Est-ce que ces permis-là coûtent le même prix qu'un permis de taxi?

M. Normandin: Je ne le sais pas.

Le président: Si vous le permettez, peut-être que M. Normandin pourrait nous envoyer une copie des règlements en question?

21389-51

[Interprétation]

Mr. Normandin: Oh, no! I do not know what it cost, but about \$100 I guess. I am informed that it is \$81. Those \$4,000 apply perhaps when someone buys someone else's permit.

Mr. Portelance: The permit is transferable and that would be what they pay for and not the city permit. Compared to other municipalities, would the cost be much higher in Montreal for an annual permit?

Mr. Normandin: I have no idea, although I would imagine it depends on demand and the number of permits which the provincial legislation establishes in each municipality. I imagine that the demand and supply must vary from municipality to municipality, but frankly, I do not know the cost. Moreover, I do not know whether this \$4,000 figure is exact.

Mr. Portelance: In Montreal there are about 4,200 taxis, i.e. an average of one per 341 persons. Is there any municipal or provincial standard which establishes a taxi-population ratio?

Mr. Normandin: I do not know.

Mr. Portelance: The Murray Hill firm holds a kind of permit from the City of Montreal to operate in the City of Montreal. What is the exact nature of the permit it holds?

Mr. Normandin: I believe that Murray Hill is before the Courts and is refusing to pay and to take the permit it should take.

Mr. Portelance: What type of permit? Is it limousine service only?

Mr. Normandin: That is right.

Mr. Portelance: What does the City of Montreal understand by limousine service?

Mr. Normandin: It is a rental vehicle which does not have a meter, which is rented for one hour, for instance, or for a specific trip at \$5 or \$10.

Mr. Portelance: Is the cost of these permits the same as taxi permits?

Mr. Normandin: I do not know.

The Chairman: If you will allow me, perhaps Mr. Normandin could send a copy of the by-laws we are dealing with?

[Text]

M. Portelance: ...et aussi nous expliquer les droits des détenteurs d'un permis de limousine à Montréal. De plus, nous savons pour l'avoir entendu de la bouche du représentant de ladite compagnie, qu'elle détient aussi un permis de la province de Québec lui permettant de faire le transport de passagers d'une municipalité à l'autre. C'est un permis semblable à celui que détient la «Provincial Transport». Présentement les autres compagnies de taxis de Montréal n'ont pas ce permis. Peut-être leur faudrait-il se l'acquérir afin de pouvoir aller d'une municipalité à l'autre. Ceci ne relève pas de l'autorité municipale.

Maintenant, j'aimerais mentionner à M. Normandin que le problème de Montréal existe aussi probablement dans les autres grands centres, et que de par tout le Canada, les aéroports sont traités sur le même pied que celui de Montréal. C'est pour cela que le Comité va aller siéger dans d'autres municipalités, d'autres villes, pour étudier la même question.

The Chairman: Mr. Forrestall, did you have a second question to ask Mr. Normandin?

Mr. Forrestall: Yes, I did Mr. Chairman. Thank you very much.

I would like to ask a question again subject to your ruling. I ask it this morning in the hope you will let it through because the City has raised it in their brief.

I suffer from an inability to translate perfectly but as I followed you and your brief you touched on the urgency of resolving this problem, a problem that for the time being is unique to Montreal in terms of a national responsibility that the federal government has to ensure services. Different situations may develop at other airports, and I am sure you appreciate that. As I say, you touched on the urgency and you used the word "trouble"—at least that is the way the translation came through. Mr. Chairman, might I ask if the witness could elaborate on what he means by "trouble" if this problem, is not quickly resolved?

The Chairman: For the same reason that I gave yesterday, Mr. Forrestall, I do not think I should allow this question to be put.

Mr. Forrestall: Not even when the witness raises it himself.

All I was really getting at, Mr. Chairman, is how urgent this is. The licence continues on for another couple of years. If this problem

[Interpretation]

Mr. Portelance: ...and also explain to us what the rights are of a limousine permit holder in Montreal. We also know, after having heard it from the representative of said company, that they also hold a permit from the Province of Quebec which allows them to transport passengers from one municipality to another. This is a permit which would be similar to the one held by "Provincial Transport". It is a permit which the other taxi firms do not have in Montreal at the present time. Perhaps they would have to acquire the permit in question before they can go from one municipality to the other. This is not under municipal jurisdiction.

I would also like to mention to Mr. Normandin, that the problem in Montreal probably also exists in other large centres throughout Canada. Airports are treated on the same basis as the one in Montreal. That is why the Committee is going to go to other cities to consider the same question.

Le président: Monsieur Forrestall, vous aviez une deuxième question à poser à M. Normandin?

M. Forrestall: Oui, monsieur le président.

J'ai une autre question à lui poser qui dépend une fois de plus de votre décision. J'avais posé cette question ce matin dans l'espoir que vous alliez l'autoriser, étant donné qu'elle avait été soulevée dans le mémoire de la ville de Montréal.

Je suis malheureusement incapable de le traduire à la perfection, mais d'après votre présentation, vous avez parlé de l'urgence à apporter une solution à ce problème unique à Montréal, à cause de la responsabilité du gouvernement fédéral dans ce domaine. La situation peut s'avérer différente ailleurs. En parlant de l'aspect d'urgence, vous avez fait mention de difficultés, du moins, c'est ce que j'ai entendu d'après l'interprétation. Monsieur le président, pourrais-je demander au témoin de préciser ce terme, si le problème n'est pas résolu avec vitesse?

Le président: Pour la même raison que je vous ai fournie hier, monsieur Forrestall, je ne puis vous autoriser à poser cette question.

M. Forrestall: Même pas quand le témoin la soulève lui-même?

Monsieur le président, quelle en est vraiment l'urgence? Le permis est encore valable pour une coupe d'années encore. Si ce pro-

[Texte]

continues in its present state is there going to be trouble. That is really all I am trying to find out.

The Chairman: Thank you. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Normandin, yesterday Diamond Taxicab Association Limited and the Veterans Taxi Owners Association of Montreal, Inc., made recommendations that there be a supervised stand at the airport with guarantees of service, guarantees of numbers of cabs there and so forth by the larger companies, by themselves and perhaps even Lasalle too then they also said that perhaps there would be room for a common stand in addition to a supervised one. What is your reaction to having two stands such as proposed in the brief by Diamond and Veterans—one that is supervised by the companies themselves with guarantees and a common open stand without guarantees such as you have proposed?

Mr. Normandin: We feel that if there is, as there must, a dispatching service and a stand that it should be operated by the government or by the airport. Whatever arrangement can be made to ensure services inasmuch as it does not put a taxi company in a privileged position in regard to the other, we consider it quite acceptable. We have no position on it, it is just whatever would give the most efficient service, inasmuch as it does not exclude others.

Mr. Allmand: Very good. Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I have just one question, Mr. Chairman.

Has the City of Montreal ever made representation to the DOT on this problem we are facing right now?

Mr. Normandin: I am not aware of anything specific. I am sure there must have been a lot of correspondence. I am aware of much public declaration by the municipal authorities calling on the federal government to put an end to this system and exposing the position of the City of Montreal. It has been done publicly repeatedly. It has been in the press, I imagine, all through the country so the public is certainly aware. Whether there were specific discussions, I do not know.

Mr. Skoberg: Could you possibly search your files and if there was a letter directed to the Department could you make this available to the Chairman of the Committee?

[Interprétation]

blème persiste, y aura-t-il des difficultés? Voilà ce que j'essaie de savoir.

Le président: Merci. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Normandin, hier la *Diamond Taxicabs Association Limited* et la *Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.* ont formulé des recommandations pour qu'il y ait un poste surveillé à l'aéroport où les grandes sociétés, elles-mêmes et peut-être même La Salle garantiraient le service et un nombre suffisant de taxis. Ils ajoutaient qu'il y aurait peut-être place pour un poste commun, en plus du poste surveillé. Que pensez-vous de ces propositions?

M. Normandin: Nous sommes d'avis que s'il y a, comme il se doit, un service de régulation et un poste, où ceux-ci devraient être exploités par l'aéroport ou le gouvernement. Quelles que soient les dispositions prises pour assurer les services, en tant que cela ne place pas une compagnie de taxis dans une position privilégiée par rapport aux autres, nous trouvons que c'est tout à fait acceptable. Nous n'avons pas de ligne de conduite bien définie à ce sujet. Nous voulons un service très efficace qui n'en exclut aucun autre.

M. Allmand: Très bien. Merci.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Une seule question, monsieur le président.

Est-ce que la ville de Montréal a fait des instances au ministère des Transports à ce sujet?

M. Normandin: Je ne sais pas vraiment. J'imagine qu'il a dû y avoir un grand échange de lettres. Enfin je sais que les autorités municipales se sont adressés publiquement au gouvernement fédéral dans le but de mettre fin à ce régime et de faire connaître la ligne de conduite de la ville de Montréal. Cela a été fait publiquement à plusieurs reprises. Dans tout le pays, le public en a pris connaissance dans les journaux. Je ne sais pas si l'on a discuté de la question.

M. Skoberg: Pourriez-vous regarder dans vos dossiers s'il y a eu une lettre adressée au ministère, et dans le cas de l'affirmative, la mettre à la disposition du président du Comité?

[Text]

Mr. Normandin: I do not know whether protocol would require authorization by the Minister of Transport to give out communications of his, but in principle we certainly have no objection.

Mr. Skoberg: You can check it out anyway.

M. Guay (Lévis): M. Normandin, en ce qui a trait au transport, sur le terrain de l'Expo, est-ce qu'on a accordé des concessions ou est-ce la ville de Montréal qui y assure les services de transport?

Est-ce qu'il y aurait un monopole à l'intérieur de l'Expo qui est un terrain régi par la ville de Montréal?

M. Normandin: Pas à ma connaissance. Je crois que c'est la ville de Montréal qui assure ces services.

M. Guay (Lévis): Pouvez-vous nous en assurer?

M. Normandin: Ah! bien non. Je peux vérifier si vous le voulez.

M. Valade: J'aurais une question à poser à M. Normandin, mais tout d'abord je voudrais dire que je favorise l'installation d'un poste de taxis commun à Dorval. Voici ma question. Est-ce que la ville de Montréal, advenant une difficulté d'entente entre Dorval et elle-même, et pour ne pas retarder indéfiniment le règlement du problème, accepterait de demander au gouvernement provincial d'intervenir par une législation spéciale?

M. Normandin: Si par hasard le seul obstacle était Dorval, je suis certain que l'on demanderait l'intervention du gouvernement provincial. Cependant nous ne croyons pas qu'il y ait là un problème. De plus, ce serait dans l'intérêt des chauffeurs de taxis de Dorval et je ne vois pas pourquoi le conseil de cette municipalité s'y opposerait.

M. Valade: Je vous pose la question parce que, dans votre mémoire vous semblez exiger que la ville de Dorval ait un nombre limité et bien précisé de taxis. Cela pourrait soulever des questions de fond ou de détail et retarder indéfiniment le règlement du problème.

M. Normandin: Si cela se produit, la ville de Montréal est prête à en appeler au gouvernement provincial, très certainement.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

[Interpretation]

M. Normandin: J'ignore si le protocole exige l'autorisation du ministre des Transports pour rendre une lettre publique, mais, en principe, nous n'y voyons pas d'objection.

M. Skoberg: Vous pouvez toujours le vérifier.

Mr. Guay (Lévis): With regard to transportation at Expo, were any concessions granted or is it the City of Montreal which operates the transportation services? Would there be a monopoly within Expo which is land governed by the City of Montreal?

Mr. Normandin: Not to my knowledge. I think it is the City of Montreal which operates those services.

Mr. Guay (Lévis): Can you assure us of this?

Mr. Normandin: No, I cannot. I can check this, if you want.

Mr. Valade: I have one question for Mr. Normandin, but first of all I want to say that I am in favour of the establishment of a common taxi stand at Dorval. What I wanted to ask you was, whether the City of Montreal, in the event of any difficulty in reaching agreement between Dorval and itself, and so as not to delay indefinitely the settling of the problem, would agree to ask the provincial government to intervene through special legislation?

Mr. Normandin: If perchance the only obstacle would be Dorval, I am sure that we would ask for intervention by the provincial government. However, we do not believe that there will be any problem there. Moreover, it would be in the interest of Dorval taxi drivers, and I do not see why the Dorval municipal council would object to that.

Mr. Valade: I was asking you the question because in your brief you seem to demand that the City of Dorval should have a limited and clearly stated number of taxis. That might give rise to basic questions or questions concerned with details which might delay indefinitely the settlement of the problem.

Mr. Normandin: Should that happen, the City of Montreal is quite definitely ready to call on the provincial government to intervene.

Le président: Monsieur Skoreyko.

[Texte]

Mr. Skoreyko: Mr. Normandin, could I ask you one final question? In the event that the Committee's recommendations, whatever they may be, are not accepted by the federal government could you foresee the possibility of the Montreal Transportation Commission negotiating some sort of an arrangement with the federal Department of Transport and taking over the responsibility—that is, the Montreal Transportation Commission—so that you then would be in charge of patronage, if you like? You could then let in every bus and taxi company. Would you consider that kind of a proposal?

Mr. Normandin: We do not and are not interested in patronage, as you might expect. We do not favour that kind of a solution. But if the federal government decided in its wisdom that it should be a public service then the Montreal Transport Commission would co-operate with the federal government—not in the sense of patronage but in the sense of co-operating in establishing a public service.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Si le gouvernement fédéral décidait d'installer des postes communs, et étant donné que le soumissionnaire ou l'actuel détenteur du permis a 170 automobiles, est-ce que la ville émettrait automatiquement 170 permis de taxi avec odomètre pour que ce type-là jouisse lui aussi de la même chance que les taxis existants?

M. Normandin: C'est un service de voitures de louage, de limousines, qu'ils ont. Il n'y a pas d'objection à ce qu'ils obtiennent un permis.

M. Portelance: Mais, on parle d'un permis de taxi, maintenant. Lorsqu'il y aura à Dorval un poste de taxis en commun, les limousines, ou du moins 170 limousines, ne seront plus nécessaires. Il y aura un manque de 170 taxis, parce que présentement, ceux qui desservent Dorval dans les deux sens, il y en a peut-être 4,000 de Montréal qui vont dans un sens seulement, vivent du transport de l'aéroport de Dorval. A ce moment-là, ils deviendraient sur un pied d'égalité avec les autres, équipés d'un odomètre.

M. Normandin: A l'heure actuelle, et ça demeurera, vous pouvez soit louer une limousine à prix fixe ou prendre un taxi avec odomètre. Les voitures de Murray Hill opèrent sans odomètre, leurs prix sont fixes.

M. Portelance: Je comprends.

M. Normandin: Ils pourront continuer à le faire s'ils le veulent et la ville ne les en empêchera pas, c'est bien sûr.

[Interprétation]

M. Skoreyko: Monsieur Normandin, je voudrais vous poser une dernière question. Au cas où les recommandations du Comité, quelles qu'elles soient, ne seraient pas acceptées par le gouvernement fédéral, envisageriez-vous la possibilité que la Commission des transports de Montréal négocie une entente avec le ministère des Transports fédéral et en assume la responsabilité. Vous auriez alors la responsabilité du patronage, si l'on peut dire. Vous pourriez alors autoriser toute compagnie d'autobus ou de taxis à le faire. Est-ce que vous songeriez à ce genre de proposition?

M. Normandin: Non, nous ne sommes pas du tout intéressés au patronage, comme vous dites. Nous ne sommes pas en faveur d'une telle solution. Mais si le gouvernement fédéral décidait, que ce doit être un service public, alors la Commission des transports de Montréal collaborerait avec le gouvernement fédéral, non pas pour patroner, mais plutôt en vue de créer un service public.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: If the federal government were to decide to set up common stands and as the person submitting the tender or the one who has the permit at the present time has 170 cars, would the City automatically grant 170 taxi permits with meters so that this person would also have the same opportunity as existing taxis?

Mr. Normandin: This is a car hire or limousine service that they have. There is no objection to them obtaining a permit.

Mr. Portelance: But now we are talking about a taxi permit. When there will be a common taxi stand in Dorval, limousines, or at least the 170 limousines would no longer be necessary. There would be a shortage of 170 taxis because, at the present time, those that serve Dorval in both directions there might be 4,000 from Montreal which go one way only—earn their living from transportation from the airport at Dorval. Then they would be on an equal footing with the others, operating with taximeters.

Mr. Normandin: At the present time, and this will remain, you can either hire a limousine at a fixed rate or you can take a metered taxi. Murray Hill vehicles do not operate with meters, their rates are fixed.

Mr. Portelance: I see.

Mr. Normandin: They can continue doing so if they want to and the City certainly will not prevent them from doing so.

[Text]

M. Portelance: La Compagnie, Murray Hill n'a pas de licence de taxis avec odomètre, présentement.

M. Normandin: Ils n'en veulent pas. Ils veulent opérer des limousines.

M. Portelance: Je comprends, mais s'il arrive que tous les taxis sont ouverts à Dorval, nécessairement, leurs automobiles peuvent devenir des taxis.

M. Normandin: Ils le peuvent. Tous les taxis peuvent y aller. La seule chose c'est qu'ils ne peuvent pas revenir.

M. Portelance: Je comprends, mais vous ne répondez pas à la question. Si la Compagnie Murray-Hill demandait 170 nouveaux permis avec odomètre, est-ce qu'ils lui seraient accordés ?

M. Normandin: Ce serait pris en considération. Je ne peux pas vous donner de réponse définitive. C'est une question qui est bien hypothétique.

M. Valade: Demain, nous allons entendre, je pense, le concessionnaire, Murray Hill. Je voudrais vous demander, monsieur Normandin, à titre de conseiller légal de la ville de Montréal, si à votre connaissance la ville a reçu des plaintes contre la compagnie Murray Hill, non pas au sujet de sa concession à Dorval mais dans ses va-et-vient à Montréal?

M. Normandin: Je pense que pour nous, il est délicat de répondre à une telle question.

M. Valade: Je pense que la question est pertinente, du fait que...

Le président: Monsieur Valade, je crois que votre question ne devrait pas être recevable à ce moment-ci.

M. Valade: Je demanderais au témoin si...

Le président: Je ne voudrais pas obliger le témoin à répondre à cette question-là.

M. Valade: Je ne veux pas embêter le témoin. Tout ce que je cherche à savoir c'est que si la ville de Montréal a reçu des plaintes à l'effet que la compagnie Murray Hill ne respectait pas les clauses du contrat; je ne parle pas de la concession mais de l'ensemble du contrat qui lui est octroyé, c'est-à-dire du permis de transport qui lui est donné par la Régie des transports du Québec. Si je vous pose la question, c'est que...

Le président: Monsieur Valade, je ne crois pas que M. Normandin soit autorisé à répondre. Il n'y a personne en cause, ici, dans le moment.

[Interpretation]

Mr. Portelance: The Murray Hill Company does not have a metered taxi permit at the present time.

Mr. Normandin: They do not want any. They want to operate limousines.

Mr. Portelance: Yes, I know, but if it happens that all taxis are allowed to operate at Dorval, then naturally their vehicles can become taxis.

Mr. Normandin: They can do so. All taxis can go there. But the thing is that they would not be able to come back.

Mr. Portelance: I know, but you are not answering the question. If there were an application for 170 new permits with meters from Murray Hill, would they be granted?

Mr. Normandin: It would be taken into consideration. I cannot give you a definite answer. It is a very hypothetical question.

Mr. Valade: Tomorrow we are going to hear, I think, the concessionary, Murray Hill. I would like to ask you, Mr. Normandin, as legal counsel for the City of Montreal, if to your knowledge the City has received any complaints against Murray Hill, not concerning its concession in Dorval but about its operations in Montreal?

Mr. Normandin: I think it is difficult for me to answer such a question.

Mr. Valade: I think the question is relevant, since...

The Chairman: Mr. Valade, I do not think your question is in order at the present time.

Mr. Valade: I would like to ask the witness whether...

The Chairman: We should not force the witness to answer that question.

Mr. Valade: I do not want to embarrass the witness. The only thing I am trying to learn is whether the City of Montreal has received any complaints to the effect that the Murray Hill Company has not respected the clauses of the contract. I am not talking about the concession but about the contract as a whole, which has been granted to the company, i.e. the transportation permit given to it by the Quebec Transportation Board. If I am asking you the question, it is because...

The Chairman: Mr. Valade, I do not think that Mr. Normandin is authorized to answer. No one involved in this is before us at the present time.

[Texte]

M. Valade: Je ne sais pas si la ville a des plaintes à formuler sur l'exécution du contrat. Le Comité des transports doit justement examiner le contrat pour savoir s'il doit être renouvelé ou amendé.

Le président: Cette question n'est pas recevable, à ce moment-ci, monsieur Valade.

M. Valade: Est-ce que le président pourrait m'éclairer sur les raisons de son refus?

Le président: Je crois que si la ville avait des plaintes à formuler, elle les formulerait au Comité des transports ou au ministre des Transports en question, mais je ne crois pas que votre question, à ce temps-ci, soit recevable, et je ne voudrais pas demander au représentant de la Cité de Montréal d'y répondre.

M. Valade: Je n'insisterai pas, mais je pose la question à titre de résident et de député d'un comté de Montréal, parce que M. Saulnier s'est plaint à certaines occasions que le concessionnaire avait enfreint des clauses du contrat. Si la ville a à se plaindre de certaines opérations, je pense que le Comité doit en être informé. Il ne s'agit pas de créer un préjudice pour un concessionnaire, il s'agit de savoir.

Le président: Si la Cité de Montréal a des plaintes à formuler, elle peut toujours les faire, car il va s'écouler encore un mois avant que nous commençons notre rapport.

M. Valade: Nous avons le représentant de la ville de Montréal avec nous.

Le président: Il n'est pas autorisé à répondre.

M. Portelance: Monsieur le président, j'aurais une question, si M. Valade a terminé.

M. Valade: Oui, certainement.

M. Portelance: Concernant la Compagnie Muray Hill, toujours, je sais que durant l'été, il y a tout de même un service d'autobus qui existe à Montréal pour les «sight seeing tours». Est-ce qu'à ce moment-là, ce sont des contrats qui sont émis sous soumission ou est-ce que ce sont les seuls qui opèrent dans ce domaine-là?

M. Normandin: Oh non, ils ne sont pas les seuls.

M. Portelance: Il y a aussi d'autres compagnies.

M. Normandin: Des «sight seeing tours», tous les taxis en font, en autant que je sache.

[Interprétation]

Mr. Valade: I do not know whether the City has any complaints on the execution of the contract. The Transport Committee is supposed to examine the contract to know whether it should be renewed or amended.

The Chairman: That question is not in order right now, Mr. Valade.

Mr. Valade: Could the Chairman enlighten me as to the reasons for his refusal?

The Chairman: I think that if the City had any complaints to express it express them to the Transport Committee or to the Minister of Transport concerned, but I do not think that your question is in order right now, and I would not want to ask the representative of the City of Montreal to answer it.

Mr. Valade: I will not insist but, I am asking the question as a resident of Montreal and as a representative of a Montreal constituency, because Mr. Saulnier complained on certain occasions that the concessionary there had violated certain clauses of the contract. If the City has any complaints about certain operations, I think the Committee should be informed of them. It is not a matter of acting to the detriment of a concessionary, but simply of inquiring.

The Chairman: If the City of Montreal has any complaints to express, it can do so, because we still have a month before drafting our report.

Mr. Valade: We have the representative of the City of Montreal here.

The Chairman: But he is not authorized to answer.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have a question, if Mr. Valade is through.

Mr. Valade: Yes, certainly.

Mr. Portelance: With regard to the Murray Hill firm. I know that in the summer time there is a bus service which exists in Montreal for sight seeing tours. Are these contracts which are awarded by tender or are they the only ones operating in this field?

Mr. Normandin: Oh, no, they are not the only ones.

Mr. Portelance: There are other companies.

Mr. Normandin: As far as I know, all taxis provide sight seeing tours.

[Text]

M. Portelance: Je parle de postes reconnus, sur le territoire de la ville de Montréal comme au Dominion Square ou ailleurs, où on attend, avec des pancartes annonçant qu'il y a possibilité de visiter la ville à bord de certains autobus. Quel sorte de permis est-ce qu'ils ont à ce moment-là?

M. Normandin: Il faudrait que je me renseigne avant de donner une réponse. Je ne sais pas quel est le système pour les visites touristiques.

M. Corbin: Monsieur le président, pour revenir à la question soulevée par M. Valade, je crois que si le Comité est intéressé à se renseigner au sujet de certaines plaintes...

Le président: Je ne voudrais pas que vous reveniez sur cette question parce que j'ai déjà dit à M. Valade qu'elle n'était pas recevable.

M. Corbin: Je n'essaie pas de la répéter, je ne veux pas la soulever de nouveau. J'en appelle au Règlement monsieur le président. Si le Comité veut se renseigner au sujet des dépositions de plaintes faites par la Cité de Montréal, ces plaintes-là, normalement, sont faites à l'autorité qui décerne le contrat à Murray Hill, et le Comité, il me semble, devrait se renseigner soit auprès du ministère des Transports fédéral ou auprès de la Régie des transports du Québec, pour voir s'il y a eu des plaintes et de quelle nature elles sont. Ce n'est pas à la ville de Montréal à répondre à ces questions-là. Voilà ce que je voulais dire.

Le président: Merci.

M. Valade: Monsieur le président, je ne veux pas soulever de polémique, mais je pense que l'argument avancé est tout à fait non-avenu. Lorsqu'un comité siège pour s'enquérir des choses qui lui sont pertinentes, à savoir un contrat dont nous sommes à investiguer l'application, je pense qu'il est tout à fait dans l'ordre de tenter de savoir si la ville a déjà fait des représentations au gouvernement, si le concessionnaire de Dorval a respecté son contrat et si la ville a eu à se plaindre, dans le passé, de certaines infractions à ce sujet-là. Je pense que c'est tout à fait dans l'ordre.

Le président: Je crois que la question pourrait être posée à M. Saulnier lui-même. D'ailleurs nous sommes présentement à étudier une motion...

M. Valade: Si M. Saulnier vient...

Le président: ...si le Comité est d'avis que nous devrions entendre M. Saulnier pour de

[Interpretation]

Mr. Portelance: I am speaking about recognized stands on the territory of the City of Montreal like Dominion Square or elsewhere, where you wait, and there are signs announcing that it is possible to have a sight seeing trip around the City on board certain buses. What kind of a permit do they have?

Mr. Normandin: I would have to inquire, before giving you an answer. I do not know what type of system is involved for tourist visits.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, to come back to the question raised by Mr. Valade, I think that if the Committee is interested in obtaining information with regard to some complaints...

The Chairman: I do not want you to come back on this question because I already told Mr. Valade that it is not in order.

Mr. Corbin: I am not trying to repeat it and I am not trying to raise it again. On a point of order, Mr. Chairman. If the Committee wants to be informed of statements with regard to complaints made by the City of Montreal, normally, they are addressed to the authority which gives the contract to Murray Hill, and it seems to me that the Committee should inquire either with the federal Department of Transport or the Quebec Transportation Board to see whether any complaints have been made and what type there are. It is not up to the City of Montreal to answer these questions. That is what I wanted to say.

The Chairman: Thank you.

Mr. Valade: Mr. Chairman, I do not want to start a discussion, but I think that the argument put forward is certainly not valid. When a Committee is sitting to enquire into things which are relevant to it, that is a contract which we are investigating with regard to its application, I think it is perfectly in order to attempt to find out whether the city has already made representations to the government, and whether the concessionary at Dorval has respected his contract, and whether there were any complaints by the city, in the past, with regard to violations in that respect. I think it is perfectly in order.

The Chairman: I think the question could be asked to Mr. Saulnier himself. Moreover you have a motion before us at the present time...

Mr. Valade: If Mr. Saulnier comes...

The Chairman: ...if the Committee feels that Mr. Saulnier should come for further

[Texte]

plus amples questions à Ottawa. Je ne crois pas que M. Normandin soit disposé à répondre à cette question-là ce matin.

M. Valade: Monsieur Normandin, lorsque la ville doit porter plainte dans des cas d'infractions au règlement, n'êtes-vous pas autorisé, par la ville et en son nom, à vous occuper de ces problèmes comme avocat attitré au département de juridiction et de procédure civile?

Le président: Vous revenez toujours à la même question, monsieur Valade.

M. Valade: Je lui demande seulement si c'est sa responsabilité, monsieur le président, je veux le savoir.

M. Normandin: Il y a toute une série de causes devant les tribunaux. Alors, c'est très difficile pour moi de commencer à faire le procès de ces choses-là devant votre Comité.

Le président: Je voudrais remercier monsieur Normandin pour nous avoir présenté un mémoire et avoir répondu à nos questions.

Comme il a été convenu hier soir...

It was understood last night that we would sit until 2 o'clock this afternoon. However, we will recess now and come back at about 12.45 p.m.

Messieurs, j'ai ici un mémoire de la compagnie de taxi LaSalle dont M. Gérard Brunet est le président. Il est accompagné de l'avocat de la compagnie, M. Alphonse Barbeau qui n'est pas un inconnu du Comité. Plusieurs d'entre vous le connaissent très bien. Il présente le même mémoire qu'il y a deux ans...

This is the same brief that was presented to the Transport Committee in 1968. Mr. Barbeau says that he is sorry they do not have an English copy but they decided only at the last minute to present a brief this morning. As I say, this is the same brief that was presented in 1968. I remember being on the Committee at the time that Mr. Brunet attended.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I was on the Committee in 1968 and I do not think they ever presented a brief in 1968... not to the Transport Committee. I do not know who it was.

Oh well, that was not an all-party committee; that was a Liberal Party committee.

Mr. Skoreyko: You should be disqualified for having done such a thing.

The Chairman: It was a study of the Committee, with no report.

[Interprétation]

questioning to Ottawa. I do not think that Mr. Normandin is disposed to answer that question this morning.

Mr. Valade: Mr. Normandin, when the city has any complaints to make with regard to violations of by-laws, are you not authorized, by the city and on its behalf, to deal with these problems as an attorney working in the civil legislation and procedure department.

The Chairman: You are always coming back to the same question, Mr. Valade.

Mr. Valade: I just want to know if it is his responsibility, Mr. Chairman. I want to know.

Mr. Normandin: There is a whole series of cases before the courts. So it is very difficult for me to start discussing these matters before your Committee.

The Chairman: I would like to thank Mr. Normandin for having presented a brief to us and for having answered our questions.

As it had been agreed yesterday evening...

Nous avions convenu hier soir que nous siégerions jusqu'à quatorze heures. Nous allons toutefois lever la séance dès maintenant pour revenir à midi quarante-cinq.

Gentlemen, I have here a brief from the LaSalle Taxi Company of which Mr. Gérard Brunet is the President. He has with him as legal counsel, Mr. Alphonse Barbeau, who is known by many members of the Committee. He is going to present the same brief we received two years ago...

Il s'agit du même mémoire qui a été présenté au Comité des transports en 1968. M. Barbeau s'excuse, de ne pas avoir le version anglaise parce que ce n'est qu'à la dernière minute qu'ils ont décidé de venir présenter un mémoire ce matin. Il s'agit du même mémoire qu'il a présenté en 1968. Je faisais partie du comité lorsque M. Brunet est venu comparaître.

M. Allmand: Je faisais partie du comité en 1968, mais je ne crois pas qu'ils aient présenté un mémoire en 1968, pas au Comité des transports. Je ne sais pas qui c'était.

Il s'agissait d'un comité du parti libéral.

M. Skoreyko: Vous devriez être rejeté du comité pour cela.

Le président: Il s'agissait d'une étude du comité qui n'a donnée lieu à aucun rapport.

[Text]

An hon. Member: Well, what conclusion did you come to?

Le président: Si vous me le permettez, je vais demander à M. Barbeau de nous faire un court résumé du mémoire, après quoi nous pourrions poser des questions soit à lui-même ou à M. Brunet.

M. Alphonse Barbeau (avocat de l'Association de taxi LaSalle): Merci monsieur le président. En réponse à la question de M. Allmand, permettez-moi de rappeler qu'au cours de l'automne 1968, les taxis LaSalle s'étaient adressés au gouvernement afin de tenter de solutionner le problème de Dorval. A ce moment-là, on nous a référés à un comité du caucus des députés présidé par M. Mongrain. C'est à la suite de cette rencontre et à la demande de M. Mongrain, que nous avons déposé le mémoire que nous vous présentons aujourd'hui.

M. Allmand: Monsieur Barbeau, quatre partis sont représentés ici aujourd'hui.

M. Barbeau: Oui je sais. Mais enfin. Comme monsieur le président vous l'a dit tantôt...

Mr. Forrestall: On a point of order, Mr. Chairman, if this brief was not presented to a standing committee and does not appear in our records anywhere I wonder if the usual motion could be made to have it translated and included in our records.

The Chairman: With pleasure.

Mr. Forrestall: I move that this brief be printed as an appendix to our report.

What is agreed to.

M. Barbeau: Monsieur le président, avec votre permission, je ne procèderai pas à la lecture de tout le rapport même s'il est très court. Je vais me contenter d'en résumer les grandes lignes.

D'abord, nous disions que l'association des taxis LaSalle constitue avec l'association des taxis Diamond, les deux grandes centrales de taxis à Montréal. Notre association compte environ 1,300 à 1,400 véhicules.

Au sujet du problème de Dorval, monsieur le président, nous disions que ce problème est un problème humain, un problème qui, comme vous le savez, a pris des proportions dramatiques au cours des derniers mois et un problème qu'il est extrêmement urgent de régler. C'est un problème qui, au fond, apporte une certaine frustration chez les chauffeurs de taxi de la région de Montréal. On sait que les chauffeurs de taxi sont des gagne-petit, ce sont des gens qui exercent un

[Interpretation]

Une voix: A quelle conclusion en êtes-vous arrivés?

The Chairman: If you will allow me, I will ask Mr. Barbeau to give us a very brief summary of the brief after which we can ask questions either to him or Mr. Brunet.

Mr. Alphonse Barbeau (Lawyer, LaSalle Taxi Association): Thank you, Mr. Chairman. In reply to the question put by Mr. Allmand, allow me to remind you that during the fall of 1968, LaSalle Taxis got in touch with the government in order to try and settle the problem at Dorval. We were referred to a Caucus Committee of the Members of Parliament, chaired by Mr. Mongrain. It was following that meeting, and at Mr. Mongrain's request that we tabled the brief which we are presenting to you today.

Mr. Allmand: Mr. Barbeau, there are four parties represented here today.

Mr. Barbeau: Yes, I know. But as the Chairman told you a little while ago...

M. Forrestall: J'en appelle au règlement, monsieur le président. Si ce mémoire n'a pas été soumis à un comité permanent et ne figure au compte rendu, est-ce qu'on ne pourrait pas proposer que le document soit traduit et versé au compte rendu?

Le président: Avec plaisir.

M. Forrestall: Je propose que le présent mémoire soit imprimé en annexe à notre rapport.

La proposition est acceptée.

Mr. Barbeau: Mr. Chairman, I will not proceed to read the entire brief even if it is a very short one. I shall be content with summarizing its highlights.

First of all, we stated that the LaSalle Taxi Association along with Diamond Taxis compose the two large taxi associations in Montreal. Our Association has between 1,300 and 1,400 vehicles.

Coming to the problem at Dorval, Mr. Chairman, we stated that it is a human problem. As you know, this problem has taken on dramatic proportions in the past few months and it is a problem which it is very urgent to settle.

It is a problem which in the final analysis gives rise to frustration among taxi drivers in the Montreal region. We know that taxi drivers are small wage earners. They are people who have a difficult trade and to see

[Texte]

métier qui est bien souvent difficile et de se voir refuser le droit de l'exercer à peine à quelques milles de la métropole, est extrêmement frustrant pour eux. Au fond, le problème de Dorval est un problème humain à cause des faits que nous venons de mentionner.

Selon nous, la solution n'est pas d'abolir les privilèges qui ont déjà été accordés jusqu'ici.

Nous soumettons et nous comprenons qu'il peut être nécessaire pour un grand aéroport international qu'un monopole existe afin d'assurer un bon service. Cependant, nous disons que le problème, étant un problème humain, il doit être réglé de façon humaine, et non pas en ne tenant compte que des aspects économiques ou d'efficacité du transport. Il faut trouver un moyen de contenter les chauffeurs de taxi qui sont frustrés lorsqu'ils vont à l'aéroport de Dorval et qu'ils ne peuvent pas ramener de passagers vers la ville. Nous suggérons qu'un poste en commun doit être établi à Dorval uniquement pour les taxis qui se rendent à l'aéroport déposer un passager.

Nous croyons que la Ville de Montréal a réglé le problème des postes de taxi, il y a déjà quelques années, de cette façon. Vous savez qu'autrefois les postes de taxi étaient loués par la Ville de Montréal aux différentes centrales ou compagnies de taxis, je ne me souviens pas exactement de l'année, mais je pense que c'est en 1958 ou 1959, la Ville de Montréal a rendu communs les postes de taxi dans la métropole et nous croyons que c'est la même solution qui doit être adoptée à Dorval.

A la fin de notre mémoire nous ajoutons que dans notre optique il n'y a pas de problème de juridiction à Dorval. Nous soumettons qu'il est inutile de tenter de régler le problème du taxi métropolitain en réglant celui de Dorval. Le problème du taxi métropolitain ou autre à Montréal et dans la province de Québec en est un qui est empreint de chauvinisme. En d'autres termes, la juridiction du taxi par les autorités provinciales a été confiée aux municipalités et on sait l'usage qu'elles en ont fait en adoptant des règlements qui tendent uniquement à défendre les intérêts des taxis résidant dans les municipalités, sans tenir compte des besoins extérieurs du public en général. Alors je pense que si, pour régler le problème de Dorval, il faut essayer de solutionner celui du taxi métropolitain en même temps, nous n'en sortirons jamais et le problème du taxi de Dorval ne se règlera jamais.

Ce sont là, les grandes lignes de notre mémoire et nous sommes évidemment à votre disposition pour essayer de vous éclairer dans votre recherche de la vérité.

[Interprétation]

that they are being refused the right to exercise their own trade barely a few miles from the metropolis becomes extremely frustrating for them. Basically we identify the Dorval problem as being a human problem because of the facts we have just mentioned.

The solution to the problem, to our mind, is not to abolish the privileges already granted so far.

We submit and we understand that it might be necessary for a large international airport for a monopoly to exist in order to ensure good service. However, we say that the problem being a human problem, it must also then be solved in a human way, and not only by taking into account only economic factors or matters of efficiency and effectiveness of transportation. A way must be found to satisfy taxi drivers who are frustrated when they go to Dorval airport and cannot bring back passengers towards the city. Our suggestion is for a common stand to be established at Dorval solely for taxis going to the airport to drop off a passenger.

We believe that the City of Montreal settled the problem of taxi stands a few years ago in this way. You know that formerly taxi stands were rented by the City of Montreal to the various taxi companies. I do not remember exactly in what year, but I think that it was in 1958 or 1959, the City of Montreal made all taxi stands common stands throughout the metropolis. We believe that the same solution should be adopted at Dorval.

At the end of our brief we added that in our view there is no jurisdictional problem in Dorval. We submit that it is useless to try and settle the metropolitan taxi problem by settling the Dorval problem. The problem of metropolitan taxis or others in the Province of Quebec and in Montreal is one that can be identified with chauvinism. In other words, jurisdiction over taxis by the provincial authorities was delegated to the municipalities and we know what use they have made of this by passing by-laws which are solely directed towards the defence of the interests of taxis belonging to a municipality without taking into account the outside requirements of the public at large. And so I think that if in order to solve the problem at Dorval we have to try and solve the problem of the metropolitan taxis at the same time, we will just never do it. And I think then that the Dorval taxi problem will never be settled.

These are the highlights of our brief and of course we are at your disposal to try and enlighten you in your search for truth.

[Text]

Le président: Monsieur Herb Breau.

M. Breau: Monsieur le président, je comprends très bien l'aspect humain et social du problème des chauffeurs de taxi, mais vous vous rendez sans doute compte que le Comité des Transports de la Chambre des communes se doit d'abord d'étudier le service aux passagers-voyageurs qui arrivent à l'aéroport ou qui veulent y aller.

Alors, je pense qu'il est élémentaire d'admettre ce point de vue. Nous ne sommes pas ici pour en étudier l'aspect humain, malgré toute notre sympathie à cet égard. Ma question est: le système présent est adéquat-il ou non?

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Monsieur le président, je disais sur le commentaire de M. Barbeau que le problème des taxis à Montréal est un problème humain. Même si nous sommes très sympathiques aux chauffeurs ce n'est pas ce qui nous concerne dans le moment. Ce qui nous concerne c'est le service aux voyageurs qui arrivent à l'aéroport ou qui veulent se rendre à l'aéroport. Maintenant...

Le président: Un instant, monsieur Breau, il y a encore des difficultés techniques.

Monsieur Breau.

M. Breau: Je disais que même si nous sommes très sympathiques aux conducteurs de taxis, ce qui nous concerne dans le moment c'est de donner un meilleur service aux voyageurs qui arrivent à l'aérogare ou qui veulent s'y rendre.

Au Canada, jusqu'à présent, les gouvernements ont jugé qu'il était préférable d'accorder une concession pour s'assurer qu'un certain nombre de véhicules seront à l'aéroport en tout temps. Maintenant que les services deviennent meilleurs, j'aimerais demander à M. Brunet s'il juge que, à Montréal, le principe d'obliger un concessionnaire à avoir un certain nombre d'automobiles à l'aérogare n'est plus nécessaire parce que il y a plus de taxis ou que les rues sont meilleures, ou autre chose. Pensez-vous que présentement ce principe n'est plus nécessaire?

M. Gérard Brunet (Président de l'Association de Taxis LaSalle): Je crois qu'il est très important de continuer sur le principe actuel des concessionnaires, mais en améliorant le système, en donnant la chance à l'auto-taxi de stationner et d'en revenir avec des passagers.

M. Breau: En d'autres mots, vous voulez tout simplement ajouter une alternative.

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Herb Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I understand very well the human and social aspect of the taxi drivers' problem, but you must undoubtedly be aware that the Standing Committee on Transport of the House of Commons is to study, in the first place, the service to passengers who either arrive at or want to go to the airport.

Therefore, I think it is elementary to admit that viewpoint. We are not here to study its human aspect, although we are very sympathetic to that fact. My question is the following. Is the present system adequate or not?

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Chairman, I was saying with regard to the comment made by Mr. Barbeau that the problem of the taxis in Montreal was a human problem, that even if we are very sympathetic to the drivers that is not what concerns us right now. What does concern us is service to passengers arriving at the airport or who want to get to the airport. Now...

The Chairman: One moment please, Mr. Breau. There are still some technical difficulties.

Mr. Breau.

Mr. Breau: I was saying that even if we are sympathetic to the taxi drivers, what concerns us at the present time is to give better service to the travelling public arriving at the airport or going to it.

In Canada, up until now, governments have thought that it was preferable to grant a concession so as to ensure that a certain number of vehicles will be at the airport at all times. Now that the service is getting better, I would like to ask Mr. Brunet whether he thinks that, in Montreal, the principle of obliging a concessionary to have a certain number of vehicles at the airport is no longer necessary because there are more taxis or because the streets are in better condition, or for some other reason. Do you think that principle is no longer necessary?

Mr. Gérard Brunet (President, Lasalle Taxi Association): I think it is very important to continue with the present principle of concessionaries, but with an improvement in the system, by giving the opportunity to taxis to park and to come back with customers.

Mr. Breau: In other words, you simply want to add an alternative. At the present

[Texte]

Présentement, il y a l'autobus et la limousine, et vous voulez donner la voiture munie d'un taximètre.

M. Brunet: Exactement, d'ailleurs...

M. Breau: Bon! Le concessionnaire actuel doit payer des redevances au gouvernement fédéral et en plus, il a des devoirs à remplir. Êtes-vous prêts à accepter ces exigences?

M. Brunet: Naturellement, tout dépend des exigences. Qu'est-ce que vous entendez par «exigences»? Côté pécuniaire, je ne vois pas pourquoi un chauffeur de taxi qui amène des passagers à Dorval serait dans l'obligation de payer pour en ressortir avec des passagers. D'ailleurs, il faut reconnaître que, si le service de taxi est assez bon pour amener des gens à l'aéroport il devrait être assez bon pour en revenir avec des passagers.

M. Breau: En d'autres mots, vous pensez que même si celui qui offre le service d'autobus et de limousines doit payer pour avoir le droit d'y être, vous autres ne devriez pas payer.

M. Brunet: La compagnie de limousines et d'autobus a l'exclusivité dans sa propre sphère. Nous demandons que tous les détenteurs de permis de taxi de la région métropolitaine qui amènent des voyageurs à Dorval puissent en revenir avec des passagers. Si vous donnez la permission à toute compagnie de taxis de s'installer à Dorval, sans nécessairement y avoir amené de passagers, les villes situées près de Dorval seront plus privilégiées que les autres.

M. Breau: Supposons que le ministère des Transports décide d'accorder au public un service de taxis à l'aérogare de Dorval, et comme il exige de Murray Hill un certain nombre de véhicules, il veut l'exiger des taxis aussi. Je ne vois pas de difficultés du côté nombre, parce que vous avez près de 4,000 taxis dans la ville de Montréal, et que vous voulez donner un service. Mais supposons que le Ministère exige une garantie quant au nombre de voitures présentes, serait-il possible d'avoir une garantie collective? Êtes-vous d'accord avec ce principe, et votre association serait-elle prête à la donner?

M. Brunet: La chose serait possible si la concession appartenait à une seule association, qui, par le fait même, deviendrait concessionnaire. Et c'est contre notre principe actuel, contre notre demande: nous voulons que ce

[Interprétation]

time there is a bus and a limousine service, and you want to add a metered taxi service.

Mr. Brunet: That is precisely it. Besides...

Mr. Breau: Fine. The concessionary who is there at the present time has to pay a certain amount of money to the federal government and in addition to this there are requirements that he has to fulfil. Are you ready to accept those requirements?

Mr. Brunet: Everything depends on the requirements. What do you mean by requirements? From a financial point of view, I do not see why a taxi driver who brings passengers to Dorval would then have to pay in order to take out passengers from there. You also have to recognize that if taxi service is good enough to take people to the airport, it should be good enough to take passengers back.

Mr. Breau: In other words, you think that even if the one who offers a limousine and bus service has to pay to be entitled to be there, you should not have to pay.

Mr. Brunet: The limousine and bus company has exclusive operation in its own sphere. We are asking that all taxi permit holders from the metropolitan region who make trips to the Dorval airport have the privilege to come back from there with passengers. If you grant permission to any taxi firm to go and establish itself at Dorval without necessarily having to bring in any passengers, then of course, it is going to be the cities close to Dorval which will be more privileged than the others.

Mr. Breau: Let us suppose that the Department of Transport decides to give a service to the public through metered cars at Dorval airport, and as it requires Murray Hill to have a certain number of vehicles, the Department wants to require this from taxis too. I do not see any difficulty with regard to numbers because there are about 4,000 taxis in Montreal, and you want to provide a service. But supposing that the Department were to require a guarantee with regard to the number of cars present, would it be possible to have a collective guarantee? Do you agree with this principle, and would your association be ready to give it?

Mr. Brunet: That would be possible if the concession belonged to one single association which, by the very fact, would become the concessionary. But it is against our principles at the present time. It is against our request.

[Text]

soit un poste commun pour tout le monde. Je suis donc persuadé qu'il serait très difficile de fournir un cautionnement individuel pour chaque chauffeur et propriétaire de taxi. La seule manière de l'obtenir serait qu'une association desserve Dorval, mais encore ça devient une exclusivité qui peut être même du favoritisme.

M. Breau: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes, Mr. Barbeau, my question concerns your statement with regard to the fact that there should be a common stand but it should only be for taxis going to the airport. How would you enforce this, particularly, say, for the Dorval taxis?

Mr. Barbeau: It would be easy, let us say, through the police officer on the spot to verify whether the taxi coming in is bringing a passenger. If he is I suggest that the police officer could allow him to go on the stand...

Mr. Horner: Let us suppose the common taxi stand is, let us say, just a slight bit removed from the unloading area where the taxis would unload and then that taxi would circle around and get in line on the common stand, it seems to me you would have a great deal of difficulty trying to enforce that.

Mr. Barbeau: Knowing the premises in Dorval as I do...

Mr. Horner: Perhaps you know them better than I.

Mr. Barbeau: ...the stands to my recollection are right in front of the exit or entrance doors, so it could be very easily enforced in my opinion.

Mr. Horner: We are going out there this afternoon and that is one of the things I will look at. The other question I had is, what in your mind running a taxi in Montreal—how would a common stand work at the international airport at Ste. Scholastique?

Mr. Barbeau: Of course, I do not know the plans of the future airport yet, but I suppose that...

Mr. Horner: Well, you know where it is going to be. It is going to be 27 or something miles from Montreal depending on where you measure it.

Mr. Barbeau: Yes, but I suppose that there are still passengers who would revert to private taxis to go there.

[Interpretation]

We want it to be a common stand for all. I am therefore convinced that it would be very difficult to supply an individual bond for each driver and each taxi owner. The only way to obtain this would be if one association were to serve Dorval, but here again you come back to an exclusive franchise which may even be a kind of favouritism.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Oui, monsieur Barbeau, je voudrais vous poser une question relative au poste en commun, où il n'y aurait que des taxis qui se rendent à l'aéroport. Comment cela pourrait-il être appliqué pour les taxis de Dorval?

M. Barbeau: Disons qu'il serait facile pour l'agent de police sur place de vérifier si les taxis qui arrivent amènent un passager. L'agent de police pourrait alors lui permettre de se rendre au poste...

M. Horner: En supposant que le poste de taxi en commun soit quelque peu éloigné de la zone d'arrivée des taxis, et que les taxis fassent demi-tour pour se mettre en ligne au poste en commun, il me semble que vous éprouveriez beaucoup de difficulté à en assurer la bonne marche.

M. Barbeau: Connaissant la situation qui prévaut à Dorval, comme je la connais...

M. Horner: Vous la connaissez sans doute mieux que moi.

M. Barbeau: Si mes souvenirs sont bons, les postes sont situés aux portes d'entrée et de sortie, il serait donc très facile de la mettre en vigueur.

M. Horner: Nous devons nous y rendre cet après-midi, je vais voir ce qui en est. A votre avis, comment fonctionnerait un tel poste en commun à l'aéroport international de Ste-Scholastique?

M. Barbeau: Je ne connais pas encore les devis de l'aéroport, mais j'imagine que...

M. Horner: Vous savez où il sera situé, quelque 27 milles de Montréal.

M. Barbeau: Oui, mais j'imagine qu'il y aura toujours des passagers qui demanderont à des taxis de s'y rendre.

[Texte]

Mr. Horner: Could a common stand guarantee 24-hour service from such an airport? I am looking to the future, not particularly in an effort to solve Dorval but this Committee has to come up with some recommendations for airports which are nearly as far away as Ste. Scholastique will be.

Mr. Barbeau: The opinion expressed in our brief has nothing to do with the guarantee of a 24-hour service, because our suggestion actually adds to the existing service provided by Murray Hill. In other words, Murray Hill provides buses, limousines and ordinary cars. We suggest there should be taxis...

Mr. Horner: Metered taxis.

Mr. Barbeau: ...over and above that. In other words, it may be a problem to guarantee the presence of taxis 24-hours a day, but of course the existing service will still be there.

Mr. Horner: Mr. Barbeau, we had evidence to suggest that during the Grey Cup weekend that from one hotel alone they moved in a 30-hour period or 36-hour period well over 500 passengers to the airport. Surely even with the privilege of loading at the airport there would still be deadheading in the taxi business to and from the airport. Murray Hill in maintaining its limousine and car service must do a lot of deadheading, would you not agree?

Mr. Barbeau: As I said previously, it is a question of adding to the existing service. We are not trying to change one monopoly for another as it was suggested a minute ago. In other words, it would be easy for any taxi company in Montreal to take over from Murray Hill and give sufficient guarantees and effect the proper transportation, but it is not what we have in mind. We have in mind keeping the existing company there and adding to the existing service and in that way you solve the human problem which is involved.

Mr. Horner: I personally have no objections to your proposal. I have no objections to it, but I am only trying to clarify in my own mind just exactly how it will work. I have one further question with regard to the fee payable. You probably know that we had one of your agents, one of your taxi drivers before us this morning and he said that he, as a personal operator and a taxi owner, would be prepared to pay 25 cents a load or if you wanted to work it out on a percentage basis,

[Interprétation]

M. Horner: Est-ce qu'un poste en commun pourrait garantir un service de 24 heures à une telle aérogare? J'envisage l'avenir, non pas pour essayer de résoudre le problème de Dorval, mais le comité doit trouver des recommandations à faire pour les aéroports qui se trouvent tout aussi éloignés que le sera celui de Ste-Scholastique.

M. Barbeau: L'opinion énoncée dans notre mémoire n'a rien à voir avec la garantie d'un service de 24 heures, parce que nous proposons en réalité de compléter le service actuel de Murray Hill. En d'autres termes, Murray Hill assure le service d'autobus, de limousine et des voitures ordinaires. Nous proposons des taxis...

M. Horner: Des taxis dotés de compteur.

M. Barbeau: En plus. Il serait peut-être difficile de garantir la présence de taxis 24 heures par jour, mais le service actuel demeurerait en place.

M. Horner: Monsieur Barbeau, certains témoignages laissent entendre que durant la fin de semaine de la Coupe Grey, à partir d'un seul hôtel, ils ont transporté dans 30 ou 36 heures plus de 500 passagers vers l'aéroport. Même avec le privilège de transporter des passagers vers l'aéroport, il y aurait des périodes creuses. Murray Hill et son service de limousines et de voitures y sont soumis, n'est-ce pas?

M. Barbeau: Comme je l'ai déjà dit, il s'agit de compléter le service actuel. Nous n'essayons pas de changer un monopole pour le remplacer par un autre, comme on l'a laissé entendre il y a un instant. En d'autres mots, il serait facile pour toute compagnie de taxi à Montréal de prendre la relève de Murray Hill et de donner suffisamment de garanties pour assurer le transport requis, mais ce n'est pas ce que nous voulons. Nous désirons le maintien de la compagnie actuelle pour compléter le service actuel et de cette façon, vous vous trouvez à en résoudre le problème social.

M. Horner: Je ne m'oppose pas du tout à votre proposition, mais j'essaie seulement de voir comment cela fonctionnera. Une autre question, s'il vous plaît, au sujet des cotisations à payer. Vous savez probablement qu'un de vos agents chauffeurs de taxi est venu témoigner ce matin et a déclaré qu'en tant que propriétaire et chauffeur de taxi, il serait prêt à payer 25 cents le voyage ou si vous voulez le faire d'après un pourcentage, un peu plus de 5 p. 100 du revenu brut du transport

[Text]

over 5 per cent of his gross on passengers coming from the airport. Would this figure suit the organization generally?

Mr. Barbeau: I think there would be no objection to that. I think something can be worked out.

Mr. Horner: I have no further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Barbeau some questions. I know our time is limited so I am going to be very, very brief.

First of all, you mentioned, sir, that you were objecting to so-called monopolies. Yesterday, we heard evidence from Diamond and Veterans who took the liberty of associating your name in their brief to inform us that if they were awarded the contract at Dorval and felt they could not handle the entire load that you would co-operate with them. As you have made the statement that you were opposed to monopolies do you not think that your alliance with Veterans and Diamond would constitute a monopoly?

Mr. Barbeau: I do not think sir, that we said we were opposed to monopolies. We did not say that. We said that we have no objection to Murray Hill's being there giving the existing service, but we suggested that to solve the human problem created by the monopoly of Murray Hill that a common stand be organized in order. It will solve the human problem and it will add to the existing transportation system provided by Murray Hill. We never said that we were against Murray Hill or any other monopoly. On the contrary, we feel that it may be necessary for a larger airport like Dorval.

Mr. Skoreyko: No, but you did say a minute ago that you did not want another monopoly taking over an existing monopoly.

Mr. Barbeau: Oh, well, we do not see the necessity of changing one for another, unless there would be very important reasons.

Mr. Skoreyko: Mr. Barbeau, just one more question, are you sole owners of the number of cabs you have or are you an agent exclusively?

Mr. Barbeau: No, no. We are not the sole owners. We are an association grouping owners and giving common services.

[Interpretation]

des passagers de l'aéroport. Est-ce que cela conviendrait à votre association?

M. Barbeau: Je ne crois pas qu'on s'y oppose. Je crois qu'on peut trouver une solution.

M. Horner: Je n'ai pas d'autre question à poser, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, j'aimerais poser certaines questions à M. Barbeau. Je sais que nous avons très peu de temps à notre disposition. Je serai donc bref.

Tout d'abord, vous dites que vous vous opposez à ces prétendus monopoles. Hier, nous avons entendu les témoignages des compagnies *Diamond* et de *Veterans* qui se sont permis d'associer votre nom à leur mémoire pour nous dire que si on leur adjugeait le contrat à Dorval et s'ils ne pouvaient pas vraiment assurer tout ce trafic, vous collaboreriez avec eux. Étant donné que vous vous opposez à un monopole, ne croyez-vous pas que votre alliance avec les associations *Veterans* et *Diamond* constituerait un monopole?

M. Barbeau: Je ne crois pas que nous nous soyons opposés aux monopoles. Nous avons dit plutôt que nous ne nous opposons pas à ce que Murray Hill assure le service actuel. Pour résoudre le problème humain créé par le monopole de Murray Hill, nous proposons la création d'un poste en commun. Cela résoudra le problème humain et complétera le service de transport actuel assuré par Murray Hill. Nous ne nous sommes jamais opposés à Murray Hill ni à tout autre monopole. Au contraire, nous sommes d'avis qu'il serait peut-être nécessaire pour un aéroport de l'envergure de celui de Dorval.

M. Skoreyko: Vous avez dit, il y a un instant, que vous ne vouliez pas qu'un autre monopole remplace un autre monopole.

M. Barbeau: Je ne vois pas pourquoi on devrait substituer l'un à l'autre, à moins que ce ne soit pour des raisons très importantes.

M. Skoreyko: Une dernière question, monsieur Barbeau. Êtes-vous les seuls propriétaires du nombre de voitures que vous avez ou êtes-vous un agent exclusif?

M. Barbeau: Non, nous ne sommes pas les seuls propriétaires. Il s'agit d'une association qui groupe des propriétaires et qui assure des services en commun.

[Texte]

Mr. Skoreyko: Much like Diamond and much like Veterans?

Mr. Barbeau: Exactly.

Mr. Skoreyko: How many cars does your company own as a company?

Mr. Barbeau: We do not own any.

Mr. Skoreyko: So then in fact you are an agent.

Mr. Barbeau: That is right.

Mr. Skoreyko: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I think most of the questions that I had have been answered, but I just wonder if we could have an opinion from the witnesses. If the federal authority were to call a total package tender, would you tender on part or all of it or the service at the airport?

Mr. Barbeau: I will let Mr. Brunet answer that.

Mr. Brunet: I think that if they call for a tender there will be the same trouble as we have right now. We are just trying to help the service there, and we are just trying to help everybody by asking by presenting our demands here, but I do not see that you can fix that trouble existing now by changing the people there.

Mr. Forrestall: The question is a little out of context but I think you understand why. At some later time we are going to hear from the company or the firm that has the licence and the Committee is facing the very distinct possibility of that licensee advising the Committee that the extra passengers that would be taken away by the establishment of a common stand would force him to remove his limousine or bus service. We must be careful not to deprive or be careful how we do deprive, if that is what happens, access to the \$1.75 fare as opposed to a full cab fare. That is just to put the question in context and just to follow through with it. If the federal authority were to split it into two packages, say, one for a bus and limousine service and one for a taxi service, would you people be interested in tendering on part of it that way?

Mr. Brunet: This is against our demand. We are not interested but we will not let anybody else do that without doing it too. If you have a tender, we have to go too. We

[Interprétation]

M. Skoreyko: Comme *Diamond* et *Veterans*?

M. Barbeau: Exactement.

M. Skoreyko: Combien de voitures possédez-vous en tant que compagnie?

M. Barbeau: Nous n'en possédons aucune.

M. Skoreyko: Donc, en fait vous êtes agent.

M. Barbeau: C'est cela.

M. Skoreyko: Merci beaucoup.

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. La plupart des questions auxquelles je songeais ont déjà été posées. Je voudrais simplement savoir ce qu'en pensent les témoins. Si les autorités fédérales faisaient un appel d'offres pour l'ensemble des services, est-ce que vous feriez une soumission pour l'ensemble des services ou simplement une partie des services à l'aéroport?

M. Barbeau: Je laisse monsieur Brunet vous répondre à ce sujet.

M. Brunet: Je pense que si l'on fait un appel d'offres, les mêmes difficultés se présenteront. Nous essayons simplement d'aider le service actuel, nous essayons d'aider tout le monde par notre demande, mais je ne crois pas qu'on puisse régler la situation actuelle en changeant les gens qui s'y trouvent.

M. Forrestall: La question est un peu hors contexte, mais je pense que vous comprendrez pourquoi. Plus tard, nous entendrons les représentants de la compagnie ou de la société qui a le permis. Le comité entrevoit la possibilité que le titulaire du permis nous dise que la perte de passagers causée par l'établissement d'un poste en commun le forcera à retirer son service de limousine ou d'autobus. Il nous faut donc prendre bien soin de ne pas nous priver ou plutôt prendre bien soin de la manière dont nous nous privons, d'un voyage de \$1.75 par rapport au tarif entier. Je veux seulement bien comprendre. Si les autorités fédérales répartissaient cela en deux catégories, disons, un pour un service d'autobus et de limousine et un autre un service de taxi, seriez-vous intéressés à présenter une soumission de cette façon?

M. Brunet: Cela va à l'encontre de notre demande. Nous n'y sommes pas intéressés, mais nous ne laisserons personne d'autre le faire sans que nous puissions le faire nous-

[Text]

have to save face, you know, in that, but the main thing is I do not think we can settle the problem there if you call tenders.

Mr. Forrestall: Now that was my other question. What you are saying simply reaffirms that the only way the problem can be settled is by the establishment of a common stand under the supervision of an independent party and probably, as has been suggested, the federal regulatory authority at the airport.

Mr. Brunet: That is right.

Mr. Forrestall: This is the only way you see. I think the question should be asked and I will ask it again, Mr. Chairman, you can shoot me down again, but I am concerned about the urgency of this problem; the difficulties that have brought it to this point; what has caused the frustrations and how these frustrations have manifested themselves. I ask the witness Mr. Chairman, subject to your ruling; if this matter is not resolved, is there a possibility of trouble in the future?

The Chairman: Mr. Forrestall, I am still of the same opinion as I was for the last three or four witnesses. I will not allow this question to be asked.

Mr. Forrestall: It is strange that you will not, Mr. Chairman, because every witness has mentioned it.

The Chairman: Mr. Guay (Lévis).

M. Guay (Lévis): Monsieur Barbeau, c'est peut-être, de la part d'un avocat, une drôle de question que je vais poser. On aurait peut-être dû la poser lors de la présentation du premier mémoire. On entend parler de frustration tous les jours, depuis qu'on siège et je pense qu'on va en entendre parler encore d'ailleurs. Qu'est-ce que le mot «monopole» signifie pour vous?

M. Barbeau: Disons que le monopole, à Dorval, c'est la concession unique et surtout les effets du monopole pour le conducteur de taxi.

M. Guay (Lévis): Vous voulez dire concession unique dans un seul sens, parce qu'ils ont le droit de s'y rendre quand même.

M. Barbeau: Ils ont le droit de s'y rendre, évidemment.

M. Guay (Lévis): En ville, est-ce qu'on fait une différence entre une concession qui est

[Interpretation]

mêmes. Si on fait un appel d'offres nous devons répondre également. Nous devons sauver les apparences, vous savez, mais je ne crois pas que l'on puisse régler le problème par un appel d'offres.

M. Forrestall: Voilà une autre question. Pour résoudre vraiment ce problème, il faut établir un poste en commun sous la surveillance d'un parti indépendant et sans doute, comme on l'a déjà proposé, l'autorité fédérale à l'aéroport.

M. Brunet: C'est cela.

M. Forrestall: C'est la solution que vous y voyez. Je pense qu'on se doit de poser la question que vous déclarerez irrecevable une fois de plus, mais je me préoccupe de l'urgence de ce problème, des difficultés qui l'ont amené à ce point, de l'objet de ces frustrations et de la manière dont ces frustrations se sont manifestées. Je me soumetts à votre décision, monsieur le président pour demander au témoin si la question n'est pas réglée, s'il est possible qu'il y ait des difficultés à l'avenir?

Le président: Monsieur Forrestall, je maintiens la décision rendue au sujet des trois ou quatre derniers témoins. Je ne permettrai à personne de poser cette question.

M. Forrestall: C'est étrange, alors que tous les témoins en ont parlé.

Le président: Monsieur Guay (Lévis).

Mr. Guay (Lévis): Mr. Barbeau, coming from a lawyer, it is perhaps a queer question that I am going to ask you. Perhaps we should have asked it when the first brief was presented. We hear speaking of frustrations every day since we have been sitting, and I think we are going to hear more about it. But the word "monopoly", what does that signify to you?

Mr. Barbeau: At Dorval, monopoly means sole concession and especially the effects of the monopoly with regard to the taxi drivers concerned.

Mr. Guay (Lévis): You mean sole concession in one direction only because they have the right to go there all the same.

Mr. Barbeau: They obviously have the right to go there.

Mr. Guay (Lévis): In the City, is there any difference between a concession which is

[Texte]

lonnée? Vous dites que c'est une concession unique. Dans ce cas, est-ce que la compagnie Lasalle détient des monopoles dans la ville de Montréal?

M. Barbeau: Monsieur Guay, vous me demandez d'expliquer les motifs pour lesquels le conducteur de taxi est mécontent. Ce n'est pas facile. Moi, je ne suis pas conducteur de taxi.

M. Guay (Lévis): Moi non plus.

M. Barbeau: Il n'est pas facile de répondre à cela. Cependant, il y a un fait évident. Je pense que la violence et les manifestations qui ont eu lieu au cours des derniers mois, des dernières semaines...

Le président: Monsieur Barbeau, j'ai refusé une question dans ce sens tout à l'heure. Je ne demande pas une réponse.

M. Barbeau: Je m'excuse, monsieur le président.

Le président: Je ne voudrais pas que vous me mettiez dans l'embarras. J'ai refusé à un de mes collègues de poser la question.

M. Barbeau: Ce n'est pas du tout mon intention.

Mr. Forrestall: I wonder if I can ask the witness to repeat that. I was not plugged in.

M. Guay (Lévis): Dans ce cas-là, est-ce qu'on peut dire que le CN est un monopole? Est-ce qu'Air Canada est un monopole? Est-ce que CP est un monopole?

M. Barbeau: Voulez-vous dire sur le plan du transport?

M. Guay (Lévis): Oui.

M. Barbeau: Air Canada n'est pas un monopole sur le plan du transport, parce qu'il y a des compagnies concurrentes, comme le CP.

M. Guay (Lévis): Québécois, sans erreur de ma part, vient de demander de desservir jusqu'à Toronto. Je n'ai pas lu la décision, mais il me semble avoir entendu aux nouvelles qu'on lui a refusé. Donc, ils sont frustrés eux aussi, parce qu'il y a un monopole.

M. Barbeau: Évidemment.

M. Guay (Lévis): On vit dans un monde frustré, d'après moi.

M. Barbeau: Je ne veux pas faire le procès des motifs des conducteurs de taxi, encore

[Interprétation]

given? You say it is a sole concession. Does the Lasalle Association have any monopolies in the City of Montreal?

Mr. Barbeau: Mr. Guay, you are asking me why the taxi driver is not very pleased. It is rather difficult. I am not a taxi driver.

Mr. Guay (Lévis): Neither am I.

Mr. Barbeau: It is not easy to answer that. However, one thing is obvious. I think that the violence and the demonstrations which have taken place in the past few months...

The Chairman: Mr. Barbeau, a little while ago I refused to allow one of my colleagues from asking the question. I am not asking for an answer.

Mr. Barbeau: Excuse me, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not want you to put me in an awkward position. I refused to allow one of my colleagues from asking that question.

Mr. Barbeau: That is not my intention at all.

M. Forrestall: Je demanderais au témoin de répéter, car mon écouteur n'était pas branché.

Mr. Guay (Lévis): In that case could we say that the CN is a monopoly? Is Air Canada a monopoly? Is the CP a monopoly?

Mr. Barbeau: Do you mean from a transportation point of view?

Mr. Guay (Lévis): Yes.

Mr. Barbeau: Air Canada is not a monopoly with regard to transportation, because there are competing companies involved, such as the CP.

Mr. Guay (Lévis): If I am not mistaken, Quebec Air has just applied for service as far as Toronto. I have not read the decision, but it seems to me that I heard on a news broadcast that this has been refused. So they are frustrated too, because there is a monopoly.

Mr. Barbeau: Of course.

Mr. Guay (Lévis): We are living in a frustrated world.

Mr. Barbeau: As I said before, I do not want to sit in judgment on the taxi drivers'

[Text]

une fois. Je pense bien que les législateurs doivent tenir compte non seulement de l'efficacité d'un service de transport, mais aussi du bien-être et du contentement de leurs citoyens. Il y a 25,000 conducteurs de taxi dans la région de Montréal. Je ne sais pas si les 25,000 sont mécontents, mais, la preuve est certaine, il y en a un bon nombre qui ne sont pas contents. Je crois que c'est un facteur dont il faut tenir compte.

M. Guay (Lévis): Je vous ai posé une question tout à l'heure et vous n'avez pas répondu. monsieur Barbeau. Admettez-vous que dans la ville de Montréal, il y a d'autres petits monopoles qui existent?

M. Barbeau: Absolument.

M. Guay (Lévis): Est-ce que les chauffeurs de taxi sont frustrés de cela aussi?

M. Barbeau: C'est possible.

M. Guay (Lévis): On dit que le chiffre d'affaires est d'environ 2 millions pour Murray Hill; et alors tout le monde est frustré. Mais, je crois qu'il existe plusieurs monopoles dans la ville de Montréal. On nous dit que ce ne sont pas des monopoles, que ce ne sont pas des concessions et que cela ne regarde pas la ville de Montréal. Je pense qu'il y en a quand même.

M. Barbeau: Monsieur Guay, je suis prêt à admettre cela. Écoutez, on vit dans un siècle où de plus en plus les citoyens deviennent exigeants et de plus en plus les gens veulent partager. C'est un fait social qu'on ne peut pas nier. Moi, je n'y suis pour rien. Écoutez, je ne suis que le conseiller juridique de l'Association de taxis Lasalle. Que les gens veuillent avoir leur part du gâteau, si c'est la réponse que vous voulez avoir, je pense bien qu'il faut l'admettre; c'est un fait, c'est vrai.

M. Guay (Lévis): C'est ma dernière question, monsieur le président.

Vous dites dans votre mémoire que 20, 25 voitures pourraient se ranger là-bas et attendre. Vous dites que seulement ceux qui iraient reconduire des passagers là-bas pourraient attendre à un poste commun. Mais, je pense que ça va être encombré tout à l'heure. Diamond a dit hier que c'était environ de 500 à 1,000 voyages. On a commencé par dire 1,000 voyages et, par la suite, on a dit 1,000 passagers pour à peu près 500 voyages. Est-ce qu'on sera pris là-bas avec 500 voitures qui attendent pour ramener des passagers?

M. Barbeau: Vous avez l'exemple de ce qui s'est fait à Montréal, il y a quelques années, et auquel j'ai fait allusion au début des

[Interpretation]

motivations. I think legislators should take into account not only the efficiency of the transportation system, but also the welfare and contentment of their citizens. There are 25,000 taxi drivers in the Montreal region. I do not know if all 25,000 are displeased, but there is certainly proof that there are a good many who are not happy, and we have to take this into account.

Mr. Guay (Lévis): I asked you a question a while ago, and you did not answer it. It is the only one I want to ask you, Mr. Barbeau. Do you admit that in the City of Montreal there are other small monopolies which exist?

Mr. Barbeau: Definitely.

Mr. Guay (Lévis): And are taxi drivers frustrated by this too?

Mr. Barbeau: Perhaps they are.

Mr. Guay (Lévis): It is said that Murray Hill has a turnover of approximately \$2 million, and then everybody is frustrated. But I think that there are several monopolies in the City of Montreal. We are told that they are not monopolies, that they are not concessions and that it does not concern the City of Montreal. But I do think they exist.

Mr. Barbeau: I am ready to admit all this, Mr. Guay. I think we live in a century in which citizens are becoming increasingly demanding and are increasingly bent on sharing. It is a social fact which cannot be denied. I have nothing to do with that. I am the legal advisor of the Lasalle Taxi Association. That people want to have their share of the cake, if that is the answer you want, well I think, yes, we have to admit it. It is true.

Mr. Guay (Lévis): This is my last question, Mr. Chairman.

You say in your brief that 20 or 25 taxis could stay there and wait. You say that only those taking back passengers there could wait at a common stand. However, I think that will lead to a traffic jam. It seems to me that Diamond said yesterday that there were between 500 and 1,000 trips. They first said 1,000 trips and then 1,000 passengers for about 500 trips. Would we be caught with 500 cars there waiting for passengers to come back?

Mr. Barbeau: You have the example of what occurred in Montreal a few years ago and to which I alluded at the outset of my

[Texte]

remarques. A un certain moment, la ville de Montréal louait les postes de taxis aux compagnies privées. Un bon jour, ils ont décidé de changer cela. Ils ont changé le règlement et ont décidé qu'à l'avenir, les postes seraient en commun. Un poste pourra contenir 5 automobiles. Tout se fait de façon très harmonieuse, actuellement, à Montréal. Il n'y a aucun problème là-dessus. Je présume qu'à Dorval, cela pourra se faire avec autant d'harmonie.

M. Guay (Lévis): Peut-être avec autant d'harmonie, mais je pense que si les 500 automobiles sont là, il va falloir une organisation quelconque. Dans la ville de Montréal, le type change de coin de rue ou change de place, tout simplement. A Dorval, vous ne pouvez pas changer de coin de rue, si vous ne voulez pas revenir sans passager.

M. Barbeau: Si vous décidez, par exemple, d'allouer un poste commun de 25 voitures, bien, ce sera *just too bad* pour la vingt-sixième.

M. Guay (Lévis): Elle s'en reviendrait sans passager?

M. Barbeau: Oui, mais au moins, le principe est sauvegardé. Nous prétendons qu'à ce moment-là, cela va contenter les chauffeurs de taxi. Ça va régler le problème humain et aussi ça ne nuira pas à l'efficacité du service de transport de l'aéroport de Dorval. C'est là notre prétention.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Barbeau, vous avez mentionné, tout à l'heure encore, le chiffre de 25,000 conducteurs de taxi. J'y reviens parce qu'hier on a utilisé ces chiffres, qui viennent d'ailleurs de votre mémoire, et on a dit que c'était un peu exagéré.

M. Brunet: Si vous prenez la région métropolitaine, je ne crois pas que le chiffre de 25,000 chauffeurs de taxi soit exorbitant. Lorsqu'on dit 25,000 chauffeurs, on ne parle pas de 25,000 voitures.

M. Portelance: Je comprends. Maintenant, je crois que la compagnie que vous représentez, monsieur Barbeau, a aussi une concession à la Gare centrale?

M. Barbeau: Exactement.

M. Portelance: Ceci veut dire qu'actuellement, un taxi qui vient de Pointe-aux-Trembles et conduit quelqu'un à la Gare centrale, s'en retourne sans passager.

M. Barbeau: C'est exact.

[Interprétation]

remarks. At one point, the City of Montreal used to rent taxi stands to private firms. One day they said we are going to change that. They changed the by-law and they said that in future taxi stands would be common stands. A stand for five taxi cabs. It is done very harmoniously at the present time in Montreal. There is no problem in this regard, and I presume that in Dorval it could be done just as easily.

Mr. Guay (Lévis): Perhaps with as much harmony, but if there are 500 cars there, you will have to have some kind of an organization. In the City of Montreal, all the taxicab has to do is change places, but in Dorval you cannot change from one street corner to the next, that is if you do not want to come back empty.

Mr. Barbeau: If, for instance, you decide to allocate a 25 cab common stand, well, for the 26th, just too bad.

Mr. Guay (Lévis): It would come back without passengers?

Mr. Barbeau: Yes, but at least the principle would be safeguarded. We claim that then this would make the taxi drivers content. It would settle the human problem, and it would not hinder the efficiency of transportation at the airport. that is what we claim.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, sir. Mr. Barbeau, you mentioned the figure of 25,000 taxi drivers a little while ago. I am coming back to that because these figures, which come from your brief, were mentioned yesterday and they were contested. I was told that they were somewhat exaggerated.

Mr. Brunet: If you take the metropolitan region, I do not think the figure of 25,000 is exorbitant. When we say 25,000 drivers, we are not speaking of 25,000 cars.

Mr. Portelance: I understand. Another thing, I think that that company you represent, Mr. Barbeau, also has a concession at the Central Station?

Mr. Barbeau: Yes, sir.

Mr. Portelance: Which means that at the present time a taxi cab from Pointe-aux-Trembles which delivers the passenger at Central Station goes back home deadhead.

Mr. Barbeau: That is right.

[Text]

M. Portelance: C'est donc la même chose qu'à Dorval?

M. Barbeau: C'est exact.

M. Portelance: C'est justement ce problème qui n'est pas toujours de notre juridiction.

M. Barbeau: Le problème de la Gare centrale n'a pas été soulevé. Peut-être qu'il le sera; on n'y est pour rien. On pourrait bien arriver ici, et vous dire: «Il faut changer le concessionnaire à Dorval; on est prêt à soumissionner et à prendre la place.»

M. Portelance: Par contre, accepteriez-vous aussi qu'il y ait un kiosque ou une place pour dix ou quinze taxis qui sont dans des conditions semblables à celles dont je viens de parler et qui auraient le droit d'arrêter à la Gare centrale?

M. Barbeau: Il va falloir que vous compreniez, monsieur Portelance, que les discussions au sujet de Dorval ont commencé par ce qu'on pourrait appeler une maladresse de la part du gouvernement à l'aéroport. On annonçait: «Taxis, limousines, autobus». Les clients étaient donc induits en erreur pour la simple raison qu'il n'y avait aucun taxi à Dorval. Est-ce vrai, ou non? Cet après-midi, vous allez visiter Dorval et vous verrez qu'on a changé ces enseignes pour: «Transportation vers le centre de la ville». On a remédié à cette chose-là.

Vous avez fait allusion à la Gare centrale. Eh bien! nous desservons la Gare centrale, c'est vrai. Nous desservons d'après nos contrats. On n'induit personne en erreur. Nous ne transportons pas les gens par autobus, parce que notre contrat parle de taxis.

M. Portelance: Même si l'on appliquait à peu près la même politique, je crois que vous êtes tout de même obligés d'avoir un certain nombre d'automobiles à l'arrivée des trains...

M. Brunet: Exactement.

M. Portelance: ...automatiquement, s'il y avait un autre poste de taxis ou de limousines, vous réduiriez le nombre d'automobiles. N'y aurait-il pas nécessité d'avoir les deux?

M. Brunet: Monsieur Portelance, je crois que, pour le moment, nous en avons assez avec le dilemme de Dorval que nous devrions en rester là.

M. Portelance: Oui, je comprends, mais qu'un concessionnaire ou une compagnie détienne, un certain contrat, à Dorval, il se

[Interpretation]

Mr. Portelance: Then the same thing exists there as exists at Dorval?

Mr. Barbeau: That is right.

Mr. Portelance: This is precisely the problem which does not always come under our jurisdiction.

Mr. Barbeau: The problem at Central Station has not been raised. Perhaps it will be. We do not know. We might come here and say that the concession at Dorval must be changed and that we are ready to submit a tender and replace them.

Mr. Portelance: On the other hand, would you also agree to have a stand for 10 or 15 taxicabs which are in the same conditions as I just mentioned, and which would be entitled to stop at the Central Station?

Mr. Barbeau: You would have to understand, Mr. Portelance, that the discussions with regard to Dorval started off with what you might call a blunder on the part of the government at the airport. They announced: "Taxis, limousines and buses." Consequently, the customers were misled because of the fact that there were no taxis at Dorval. Is this true or isn't it? If you were to go there this afternoon, you would see that the signs have been changed and now they say, "Transportation to the centre of the city." In other words they remedied the situation.

You alluded to the Central Station. Well, we serve the Central Station, that is true. We serve according to our contracts. We mislead no one. We do not carry people with buses because our contract says taxis.

Mr. Portelance: But all the same, if we were to apply the same policy, I think that you must be responsible for supplying a certain number of cars at train arrivals...

Mr. Brunet: Exactly.

Mr. Portelance: ...and automatically, if there were another taxi or limousine stand, then you would lower the number of cars you keep there. Would it not be necessary to have both?

Mr. Brunet: Mr. Portelance, I think there is enough of a dilemma with Dorval, and that we should stick with Dorval.

Mr. Portelance: I understand, but if a concessionary or a company holds a certain contract at Dorval, it will also be forced to

[Texte]

erra dans l'obligation de diminuer son service, lorsqu'il y aura des taxis disponibles. Pour ma part, si je suis un étranger et j'arrive à Dorval, je sais bien que je vais avoir recours au mode de transport qui sera là, je ne prendrai pas le temps d'appeler au téléphone quelqu'un que je ne connais pas.

M. Brunet: Exactement.

M. Portelance: Ce que je peux faire présentement, et c'est permis, en arrivant à Dorval, je peux appeler un taxi de mon quartier et il vient me chercher. Mais un étranger n'est pas au courant de cela et il recourra au service disponible. C'est alors que l'autre compagnie aura nécessairement à se transformer en système de taxis.

M. Brunet: Naturellement, vous n'êtes peut-être pas au courant du début de ces démarches-là. Il faut comprendre qu'à Dorval, ce n'est pas le même problème que celui d'une gare quelconque, à Montréal, nous avons sept, huit gares et nous n'avons qu'un aéroport mais, par contre, rares sont les taxis de l'extérieur qui viennent à la gare conduire des passagers. Mais les taxis qui vont à Dorval ne sont pas rares, parce que les gens qui prennent l'avion sont des résidents de la région métropolitaine.

M. Portelance: Ils viennent en grande partie de Montréal?

M. Brunet: Oui.

M. Portelance: Une dernière question, monsieur le président. Hier, nous avons entendu certains de vos concurrents dire, tout d'abord, qu'en moyenne, ils faisaient 1,000 voyages vers l'aéroport, et, en deuxième lieu, 500 voyages. D'après vos rapports, combien de voyages votre compagnie fait-elle vers Dorval, en moyenne, par jour?

M. Brunet: Si quelqu'un dit que nous faisons présentement 500 voyages par jour, je n'endors pas cette idée, je ne le crois pas.

M. Portelance: Mais, en ce qui concerne votre compagnie?

M. Brunet: Je crois qu'en étant libéral, on pourrait dire 250 ou 300 par jour.

M. Portelance: Vous avez une manière de diriger ces...

M. Brunet: Certainement. Oui, monsieur.

M. Portelance: Merci.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Monsieur La Salle.

[Interprétation]

decrease its services when there are taxis available. I know that if I arrive at Dorval as a stranger, I will use the method of transportation available there. I will not take the trouble to call on the phone someone I do not know.

Mr. Brunet: Exactly.

Mr. Portelance: What I can do at the present time, and it is also permissible, is that on arriving at Dorval, I can call a taxi from my own area and he can come and fetch me. But a stranger is not aware of this and he will take the available service. That is where the other company will necessarily have to change itself into a taxi firm.

Mr. Brunet: Naturally, perhaps you are not aware of what the initial stages were in this respect. You have to understand that at Dorval it is not the same problem that we have in a railway station, for instance. In Montreal there are seven or eight stations and we have only one airport, but on the other hand, it is rather rare to see taxis which come from the outside to bring passengers to the railway station. But it is not rare to see taxis going to Dorval because those who go to the airport are residents of metropolitan Montreal.

Mr. Portelance: Most of them are from Montreal.

Mr. Brunet: Yes.

Mr. Portelance: A last question, Mr. Chairman. Yesterday, we heard some of your competitors mention that on an average, first of all, they made 1,000 trips to the airport, and secondly, they said 500 trips. According to your own records, how many trips do you average per day to Dorval?

Mr. Brunet: If someone were to say that we make 500 trips per day to Dorval, I could not endorse it. I do not believe so.

Mr. Portelance: What about your company?

Mr. Brunet: Being very liberal, I think I could say 250 or 300 per day.

Mr. Portelance: Do you have any way of checking these...

Mr. Brunet: Certainly. Yes, sir.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Order please! Mr. La Salle.

[Text]

Mr. La Salle: En se disant libéral pour une telle question sa réponse est plus précise.

Le président: Non, monsieur. Il y a bien des manières d'interpréter libéral ou conservateur.

Mr. Guay (Lévis): J'invoque le Règlement, monsieur le président, j'espère que ce n'est pas de la frustration.

Le président: Ceci est irrecevable. Monsieur Pringle.

Mr. Pringle: My questions have been very ably placed by Mr. Guay and Mr. Portelance. If I might, I would just like to say that it seems to be more apparent all the time that this is really the frustration of the driver, as it is a desire to get in on some of the "cake" as you call it, out at Dorval. I think this is important and I ask it this way; they are deadheading all the time are they not, between various communities? They take people and deadhead back? They go to your place and deadhead back? So really what you are asking for is not to eliminate the existing concession but an adjunct to enable the taxicab drivers to increase their revenues on a fairer and more equitable basis?

Mr. Brunet: And satisfy them.

Mr. Pringle: If that is the case, is there any possibility that they are going to establish a precedent with regard to situations in the other areas here where everybody may be clamoring to get in on the "cake" as you call it?

Mr. Barbeau: I do not know the situation on the Port Authority here right on the land where we stand which I understand is under the jurisdiction of the Port of Montreal, a federal jurisdiction. However, I am led to believe that any taxis from the suburban areas or cities can come here and take passengers without any problem or difficulty. Would that be a precedent? I do not know, but that is an existing fact.

Mr. Pringle: It is a good point. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I would like to follow on that, Mr. Barbeau. You say that a suburban taxi can come here and pick up a fare that he was not called for?

Mr. Barbeau: I do not know whether he has to be called or not but I know that he can take a passenger on the premises of the Port of Montreal.

[Interpretation]

Mr. La Salle: By saying he is "being liberal" on a question like this, his answer is more precise.

The Chairman: No, sir. There are all sorts of ways of interpreting the word liberal or conservative.

Mr. Guay (Lévis): On a point of order, Mr. Chairman. I hope this is not frustration.

The Chairman: There is no point of order. Mr. Pringle.

Mr. Pringle: M. Guay et M. Portelance ont déjà posé les questions qui m'intéressaient. Si l'on me le permet, je pourrais simplement dire qu'il semble de plus en plus évident qu'il s'agit là de la frustration du chauffeur qui veut aussi avoir droit à sa «part du gâteau,» comme vous dites. C'est important. Le taxi revient toujours vide de diverses localités. Ils amènent un voyageur, mais ils reviennent toujours avec un taxi vide. Vous ne proposez pas d'éliminer le service actuel, mais bien d'ajouter un service de taxi pour permettre aux chauffeurs de taxis d'augmenter leur revenu de façon plus équitable.

Mr. Brunet: Et les satisfaire.

Mr. Pringle: S'il en est ainsi, serait-il possible de créer un précédent par rapport à la situation qui existe dans les autres régions où tout le monde peut réclamer sa «part du gâteau,» comme vous dites?

Mr. Barbeau: Je ne connais pas la situation qui existe au port, où cela relève du port de Montréal de compétence fédérale. Toutefois, je suis porté à croire que tout taxi de la banlieue peut venir prendre des voyageurs sans aucune difficulté. Est-ce que cela serait un précédent? Je n'en sais rien, mais cela existe.

Mr. Pringle: C'est un bon argument. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock: Vous dites qu'un taxi de la banlieue peut venir cueillir un voyageur pour lequel il n'avait pas été appelé?

Mr. Barbeau: Je ne sais pas s'il faut lui téléphoner ou pas, mais je sais qu'il peut venir prendre un passager sur le terrain du port de Montréal.

[Texte]

Mr. Rock: He must have been called otherwise he would not be here.

Mr. Barbeau: Not necessarily, I am told.

Mr. Rock: A suburban taxi could be called into Montreal to pick up a fare and go back to Lachine or Dorval or Pointe Claire.

Mr. Barbeau: That is right.

Mr. Rock: The same way as I can call a Montreal taxi in Lachine and go to Montreal.

Mr. Barbeau: Right. I think on the premises of the Port Authority here he can do it without a call.

Mr. Rock: The answer still has not been clear enough as to the monopolistic concession that you have at the CNR station, I believe it is.

Mr. Barbeau: Yes.

Mr. Rock: Are you willing to give up that monopoly, the concession you have, in the same manner as you are asking the federal government to make a decision to break the monopoly of Murray Hill at the airport of Dorval?

Mr. Brunet: I think we answered that question before, sir.

Mr. Rock: No, you did not, that is why I am asking you again. You have not answered me directly.

Mr. Brunet: I thought I answered it, but today we are discussing Dorval. If the government wants to discuss Central Station as far as common stand is concerned, we are ready to discuss it any time with them.

Mr. Rock: This does not answer my question. What I am saying is this. As you are so much against the monopoly that is supposed to be existing at the Dorval airport, are you also then willing to give up the monopoly you control at the large CNR station in Montreal?

Mr. Brunet: As I said, we will be ready to discuss...

Mr. Rock: I am not saying "to discuss", I am saying are you willing to give that monopoly up like you want this other monopoly to be broken?

Mr. Brunet: Right now we operate the Central Station in a proper way, so why should we give it away?

[Interprétation]

M. Rock: On a dû lui téléphoner, autrement il ne serait pas là.

M. Barbeau: Pas nécessairement, me dit-on.

M. Rock: Un taxi de la banlieue pourrait être appelé à Montréal pour prendre un passager et le ramener à Lachine, à Dorval ou à Pointe-Claire.

M. Barbeau : C'est juste.

M. Rock: Je peux de la même façon appeler un taxi de Montréal à Lachine et revenir à Montréal.

M. Barbeau: Je crois que sur le terrain du port, on peut le faire sans appel.

M. Rock: On n'a pas bien précisé la question relative à la concession monopolistique qui existe à la gare centrale, n'est-ce pas?

M. Barbeau: Oui.

M. Rock: Êtes-vous prêts à laisser tomber ce monopole, la concession que vous avez, tout comme vous demandez au gouvernement fédéral de rendre une décision pour briser le monopole de la Murray Hill à l'aéroport de Dorval?

M. Brunet: Je pense que nous avons déjà répondu à cette question.

M. Rock: Non, c'est pourquoi je la formule à nouveau.

M. Brunet: Je croyais y avoir répondu. Aujourd'hui, nous sommes saisi de la question de Dorval. Si le gouvernement veut discuter de la gare centrale au sujet du poste en commun, nous sommes prêts à en parler, en n'importe quel temps.

M. Rock: Cela ne répond pas à ma question. Je vous dis, que vu que vous êtes tellement opposé au monopole actuel à l'aéroport de Dorval, êtes-vous aussi prêt à céder votre monopole à la gare centrale du National-Canadien.

M. Brunet: Comme je viens de le dire, nous serons prêts à en discuter...

M. Rock: Je ne parle pas d'en «discuter», mais je veux savoir si vous êtes prêts à céder ce monopole, tout comme vous voulez que l'autre monopole soit brisé.

M. Brunet: Si à l'heure actuelle, nous assurons un service approprié. Pourquoi devrions-nous le céder?

[Text]

Mr. Rock: Does anyone say that the Murray Hill is not operating properly?

Mr. Brunet: Why do you allow signs which advertise taxis, buses, limousines and you do not even have taxis. Today you have taxis which are parked there in a no-zone parking but nobody says a word.

Mr. Rock: No, no, we are getting off the question. You are not answering my question and I would still like a direct answer. First of all if we have to make a decision, this decision like this that there will be no more monopolies—if we can use that word—then I believe we will have to do that to all the agencies of the federal government, port Authorities, possibly the train stations, and things like that, anything under our jurisdiction. So I just want to know what your feeling is on that.

Mr. Brunet: We do not mind as long as it is a common stand.

Mr. Rock: As long as it is a common stand.

Mr. Brunet: Yes, sir. We do not mind at all.

Mr. Rock: Even at the CNR station?

Mr. Brunet: Yes, we will save lots of money.

Mr. Rock: Are you for the idea that, say, there was a common stand establish at the Dorval airport that there be for every taxi a fee to pick up a fare there of 25 cents like some have agreed upon?

Mr. Brunet: We never studied that but we do not mind as long as they have...well I think if you charge to get in that is going to require a large administration for nothing and that is going to cost you more.

Mr. Rock: No.

Mr. Brunet: It is going to cost you more to get your quarters than make only a common stand there.

Mr. Rock: You have seen the parking lots how they work automatically. There are some parking lots where you just throw in a quarter and the gate opens and you pass through and the gate closes. That will not cost any money except the equipment itself and I think it operate in that manner with just a person coming in to collect the money at the end of the day. So I do not think there is much about control in that way; it could be done automatically.

[Interpretation]

M. Rock: Est-ce qu'on se plaint que la Murray Hill n'assure pas un service approprié?

M. Brunet: Pourquoi laissez-vous des affiches pour annoncer les autobus, les limousines et les taxis. Alors qu'il n'y a même pas de taxis. Certains taxis stationnent dans une zone interdite et personne ne dit rien.

M. Rock: Nous nous éloignons de la question. Vous ne répondez pas du tout à ma question. J'aimerais bien avoir une réponse directe, claire et précise. S'il nous faut prendre une décision de ce genre, elle peut avoir beaucoup de répercussions. Une fois que l'on décide qu'il n'y aura plus de monopoles, si on peut utiliser ce terme, je pense que nous devrons le faire pour tous les organismes fédéraux, les autorités portuaires, les gares peut-être, enfin pour tout ce qui relève de notre compétence. Je veux simplement savoir ce que vous en pensez.

M. Brunet: Peu importe du moment qu'il s'agit d'un poste en commun.

M. Rock: Aussi longtemps qu'il s'agit d'un poste en commun.

M. Brunet: Oui, monsieur, peu nous importe.

M. Rock: Même à la gare centrale?

M. Brunet: Oui, cela nous ferait épargner beaucoup d'argent.

M. Rock: Êtes-vous en faveur d'un poste en commun à l'aéroport de Dorval où chaque taxi payerait une cotisation de 25 cents par voyage, comme on en a déjà parlé.

M. Brunet: On n'a jamais étudié cette possibilité, mais cela nous importe peu aussi longtemps que... Il faudrait alors une vaste administration inutile qui vous coûtera plus cher.

M. Rock: Non.

M. Brunet: Il vous en coûtera plus pour recueillir ces 25c. que d'installer uniquement un poste en commun.

M. Rock: Il y a des terrains de stationnement qui fonctionnent de façon automatique. Dans certains parcs de stationnement, vous déposez 25c. et la porte s'ouvre. Cela ne coûtera rien, à part l'équipement et l'installation de cet équipement. Je crois qu'une seule personne doit recueillir l'argent à la fin de la journée. Il n'y a donc pas tellement de contrôle de cette façon, car cela pourrait se faire automatiquement.

[Texte]

You say that you have around 250 dead-head fares coming in, the other two taxi firms that were here said that they had about 1,000. If you calculate all this, fares coming in, then possibly there are that many fares going out. If you figure out 25 cents per taxi of these fares going out, if they equal the same amount as coming in, the federal government can gain around over \$100,000 of revenues rather than the \$55,000 that they are getting from the monopoly presently.

Mr. Brunet: Right now, we do not mind at all. If you can find a proper way to operate that, we do not mind paying a quarter to get there, we do not mind at all. The main thing is to give a chance to the taxidriver who brings a load there.

The Chairman: Mr. Trudel.
Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. M. Barbeau, est-ce que toutes les voitures de votre association sont munies de taximètres?

M. Barbeau: Oui.

M. Trudel: Vous servez-vous de ces voitures à d'autres fins, par exemple, comme voiture de louage ou pour d'autres buts?

M. Brunet: Nous nous en servons comme taxis naturellement, et aussi pour des tournées touristiques avec des guides touristiques diplômés.

Nous pouvons également faire des funérailles ou des mariages.

M. Trudel: Maintenant, un de vos membres est venu nous faire une présentation, ce matin, et lui se disait consentant à opérer vers l'aéroport à un taux fixe. Quelle est votre réaction à cette proposition?

M. Brunet: Je suis d'accord avec lui, j'aimerais que cela reste à taux fixes déterminés même par le ministère des Transports.

M. Trudel: Il a même suggéré, je crois, de diviser la ville en quatre ou cinq zones, n'auriez-vous pas d'objection à ce procédé?

M. Brunet: Non, d'ailleurs, c'est exactement ce qui existe. Quant un client téléphone à une centrale de taxis, s'il demeure dans Montréal-Est, il lui en coûte plus cher pour se rendre à l'aéroport que s'il part de la rue Mont-Royal près de la rue Saint-Denis.

M. Trudel: Monsieur Brunet, on parlait d'une différence de 30 p. 100 ou de 35 p. 100 entre le taux du taximètre et le taux fixe. Dans certains cas, il est possible que ça aug-

[Interprétation]

Vous dites que pour 250 retours, le taxi est vide, les deux autres compagnies de taxis disaient qu'elles en avaient environ 1,000. Si vous en faites le calcul des arrivées, il y a autant de sorties. En comptant 25c. par taxi, le gouvernement peut retirer \$100,000 au lieu du \$55,000 actuel.

M. Brunet: Pour l'instant cela ne nous importe pas. Si vous pouvez trouver la bonne façon de l'exploiter, nous sommes prêts à payer 25c. pour y avoir accès. Il importe surtout de donner une chance aux chauffeurs de taxi qui amènent des passagers.

Le président: Monsieur Trudel.
Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Barbeau, are all the taxis which belong to your association equipped with taximeters?

Mr. Barbeau: Yes.

Mr. Trudel: Do you operate any other type of service with the same vehicles? Do you, for instance, use them as hired cars or for other purposes?

Mr. Brunet: We use them as taxis, of course, and also for sight-seeing tours with licensed tourist guides. We can also use them for funerals and weddings.

Mr. Trudel: Now, one of your members made representations to us this morning, and he said that he would be willing to operate towards the airport at a fixed rate. What would your reaction be to this?

Mr. Brunet: I agree with him. I would like it to remain at a fixed rate, set by the Department of Transport.

Mr. Trudel: He even suggested dividing the city into four or five zones. You have no objection to this?

Mr. Brunet: No, besides, this is precisely what exists at the present time. When a customer calls a central taxi despatching service, and if he lives in Montreal East, it costs him more to go to the airport than if he were to leave from Mount Royal Street near St. Denis Street.

Mr. Trudel: Mr. Brunet, we were discussing about a 30 per cent or a 35 per cent difference between the metered cab rates and the fixed rate. In some cases, it is possible that this will

[Text]

mente les revenus; il s'agirait d'avoir un barème acceptable à tout le monde.

M. Brunet: Si on fixe un taux pour Dorval, c'est que, probablement, nous aurons la possibilité d'y cueillir des clients, et il s'agira d'établir un prix juste pour tout le monde, tant pour le passager que pour le chauffeur.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Les employés qui opèrent les véhicules qui font le service de l'aéroport, actuellement, les considérez-vous comme des chauffeurs de taxi?

M. Brunet: Je ne crois pas que ces gens détiennent des permis de la ville de Montréal. Ce sont de chauffeurs, mais pas des chauffeurs de taxi.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand, une dernière question.

M. Allmand: Monsieur Barbeau, hier, les compagnies «Diamond» et «Veterans» ont suggéré un poste surveillé avec des garanties portant sur le service et le comportement. Même si vous avez suggéré un poste en commun, seriez-vous prêts à participer à un poste surveillé tel que suggéré par les autres?

M. Barbeau: Je vais demander à M. Brunet de répondre à cette question.

M. Brunet: Parlez-vous de placer un vérificateur là-bas?

M. Allmand: Non. Hier, avez-vous entendu le mémoire présenté par...

M. Brunet: Non.

M. Allmand: Ils ont suggéré un poste surveillé par les deux ou trois plus grandes compagnies de taxis, et des garanties de service et de comportement.

M. Brunet: On a souvent répété la question aujourd'hui. Nous sommes parmi les grandes compagnies de taxis; s'il fallait dire que nous sommes intéressés, ce serait égoïste de notre part, et toutes les démarches que nous avons faites pour obtenir un poste en commun pour tout le monde, ce serait manquer à notre parole.

M. Allmand: Bon, je voulais simplement connaître votre réaction.

M. Brunet: Nous avons déjà fait une demande à Ottawa, et avant de le faire, nous

[Interpretation]

lower and in others increase their revenue. What we need is a standard that would be acceptable to all.

Mr. Brunet: If a fixed rate is set for Dorval, it is because, probably, we shall have the opportunity of picking up passengers there, and what we would have to do is think of establishing a price which would be fair for all, for the passenger as well as for the taxi driver.

Mr. Trudel: My last question, Mr. Chairman. Those who operate the vehicles which provide service at the airport, do you consider these employees as being taxi drivers?

Mr. Brunet: I do not think that they hold permits from the City of Montreal. They are drivers, but they are not taxi drivers.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand, one last question.

Mr. Allmand: Mr. Barbeau, yesterday, the Diamond and Veterans companies suggested a supervised stand with a guarantee with regard to service and behaviour. Even if you suggested a common stand, would you be willing to participate in a supervised stand as was suggested by the others?

Mr. Barbeau: I shall ask Mr. Brunet to reply to this question.

Mr. Brunet: Are you talking about having somebody as a checker there?

Mr. Allmand: No. Did you hear the brief yesterday presented by...

Mr. Brunet: No, I did not.

Mr. Allmand: They suggested a stand supervised by the two or three largest taxi companies, with guarantees with regard to service and behaviour.

Mr. Brunet: The question has often been repeated today. We are among the large taxi companies. If we had to say that we are interested, then it would be selfish on our part, and in view of all the steps we have taken in order to obtain a common stand for everyone, we would not be true to our word.

Mr. Allmand: Fine, it is just that I wanted your reaction, that is all.

Mr. Brunet: We have already made an application to Ottawa, and before presenting

[Texte]

avons communiqué avec les conseils municipaux de toutes les villes autour de l'aéroport. J'ai ici des copies de résolution de différents conseils municipaux tels que celui de Ville d'Anjou, de Sainte-Geneviève, Montréal même; M. Saulnier a secondé notre demande d'un poste en commun à Dorval, parce que c'était réellement dans l'intérêt général.

M. Allmand: Très bien, merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. La Salle: J'en aurais une, monsieur le président, et elle est bien courte.

Si les propriétaires de taxis avaient cette possibilité de cueillir des voyageurs à Dorval, et si Murray Hill garde le présent contrat cela réglerait-il le problème d'une façon satisfaisante pour la majorité des chauffeurs?

M. Brunet: Ce serait déjà une grosse amélioration. Dans le moment, le chauffeur de taxi que est un travailleur, se sent lésé dans ses droits, quand on arrive à Dorval: on le met à la porte. Il ne se sent plus citoyen de son pays. Même si le chauffeur de taxi n'arrivait pas au poste en commun, au moins il se sentirait mieux protégé, plus «monsieur».

Le président: Monsieur, je remercie MM. Brunet et Barbeau de leur mémoire. Je tiens à aviser le Comité que nous ajournons jusqu'à 9h. 30 demain matin.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, could you give us an outline of tomorrow's meeting?

The Chairman: Tomorrow morning we have a brief...

Nous avons la cité de Dorval, nous avons la *Montreal Taxi Association*, les *United Taxis of Montreal* et *Murray Hill Limousine Ltd.*

... the *Montreal Taxi Association*, the *United Taxis of Montreal* and *Murray Hill Limousine Service Ltd.*

[Interprétation]

doing so, we had communicated with the municipal councils of all the towns surrounding the airport. I have here copies of resolutions from the various municipal councils, such as Ville d'Anjou, St. Geneviève, the City of Montreal itself. Mr. Saulnier seconded our application for a common stand at Dorval because it was really in the general interest.

Mr. Allmand: Thank you sir.

The Chairman: Any other questions, gentlemen?

Mr. La Salle: I have one, Mr. Chairman. It is very short.

If taxi owners had this possibility of picking up passengers at Dorval and if we let Murray Hill keep the contract they have at the present time, would this be a satisfactory solution for the majority of the drivers?

Mr. Brunet: It would already be a tremendous improvement. At the present time, the taxi driver who is a worker, feels that his rights are not being fulfilled because when he arrives at Dorval he is shown the door. He no longer feels like a citizen of his own country. Even if the taxi driver did not stop at the common stand at least he would feel more protected, and within himself he would feel more like a "gentlemen".

The Chairman: Gentlemen, I thank Mr. Brunet and Mr. Barbeau for the brief, and I should like to advise the Committee that we are adjourning until 9.30 tomorrow morning.

M. Crossman: Monsieur le président, est-ce que vous pourriez nous donner une idée de la réunion de demain matin?

Le président: Demain matin, on nous soumettra cinq mémoires...

We have the City of Dorval brief, the Montreal Taxi Association, the United Taxis of Montreal and Murray Hill Limousine Ltd.

L'Association des taxis de Montréal, (*Montreal Taxi Association*), le Syndicat des propriétaires-unis du Taxi de Montréal (*United Taxis of Montreal*) et *Murray Hill Limousine Service Ltd.*

APPENDIX "D"

MOUVEMENT DE
LIBÉRATION DU TAXI—MLT

(Movement for Liberation of Taxis)

*Ground Transportation Services
at Dorval Airport and at other
Federal Airports in the Province
of Quebec*

Memorandum presented to the Committee
Inquiring into Ground Transportation at Air-
ports, for the Federal Government.

Montreal, December 17, 1969

This memorandum is not the result of
improvisation, nor the work of an isolated
group. It is the result of a knowledge of the
realities, achieved at great length, over the
years, on the part of thousands of taxi drivers
who live and reflect each day those realities.
This knowledge was arranged during the last
general meeting of the MLT, then forwarded
to a committee of 15 drivers.

*Introduction**The Taxi Driver*

What is a taxi driver and how did he
happen to choose that trade?

In general taxi drivers come from all the
social strata of society. Some have never
practised any other trade. Some were small
merchants who, in the face of competition,
had to close their doors. Others were victims
of automation, or became taxi drivers simply
because of a taste for liberty. Diligent search
reveals a thousand and one reasons why the
taxi driver chose that career.

However a few character traits distinguish
the taxi driver from other classes of workers.

He is worried; it is the very nature of his
work that causes this, since he is always look-
ing for new clients. His mood is predictable,
in accordance with the disappointments and
bits of hard luck that he has experienced in
the chase after clients. Consciously or not, he
thirsts for liberty. His persisting in this
thankless vocation, at the cost of sacrifices, is
the result of his considering that liberty is
worth the price.

As long as our governments, with the active
participation of the drivers, work indifferent
to the sources of the trouble, social service
organizations will serve only to replaster the
wooden legs; in a few decades our society
will perhaps have acquired the doubtful
honour of possessing the greatest number of
social wrecks.

APPENDICE «D»

MOUVEMENT DE LIBÉRATION
DU TAXI—MLT*Le service de transport terrestre
à l'aéroport de Dorval et aux autres
aéroports fédéraux au Québec.*

Mémoire présenté au comité d'enquête du
gouvernement fédéral sur le transport terres-
tre dans les aéroports.

Montréal, le 17 décembre 1969.

Ce mémoire n'est pas le produit d'une
improvisation ni le travail d'un groupe isolé.
Il est le produit d'une connaissance de la réa-
lité longuement acquise par les années de
milliers de chauffeurs de taxi vivant et réflé-
chissant chaque jour leur réalité. Cette con-
naissance a été organisée au cours de la der-
nière assemblée générale du MLT puis
reportée à un comité de 15 chauffeurs.

*Introduction**Le chauffeur de taxi*

Qu'est-ce qu'un chauffeur de taxi et com-
ment en arrive-t-il à choisir cette carrière?

En général, les chauffeurs de taxi viennent
de toutes les couches sociales de la société.
Plusieurs n'ont exercé d'autre métier que
celui-là. Certains étaient de petits marchands
qui, devant la compétition et la concurrence,
ont dû fermer leurs portes. D'autres des victi-
mes de l'automation ou encore par simple
goût de liberté. En cherchant bien on pourrait
trouver mille et une raisons pour lesquelles le
chauffeur de taxi a choisi cette carrière.

Quelques traits de caractère le distinguent
cependant des autres classes de travailleurs.

Il est soucieux. C'est la nature même de son
travail qui en est la cause puisqu'il est tou-
jours en quête d'un nouveau client. Son
humeur est imprévisible selon ses déboires ou
les aléas de la chasse aux clients. Consciem-
ment ou non, il a soif de liberté. S'il persiste
dans ce métier ingrat, au prix de sacrifices,
c'est qu'il estime que le prix de la liberté en
vaut peut-être quand même la chandelle.

Aussi longtemps que nos gouvernements,
avec la participation active des chauffeurs, ne
s'appliqueront pas à corriger les sources du
mal, les organismes de bien-être sociaux ne
serviront qu'à replâtrer les jambes de bois et
dans quelques décades, notre société aura
peut-être acquis l'honneur douteux de posséder
le nombre le plus imposant d'épaves
sociales.

Although we have the necessary physical capacities to meet our needs, the Government authorities do not seem to be going to try to find the necessary formulas for our *economic rehabilitation*.

The serious economic problems of taxi drivers are the result of a host of causes and a host of persons responsible. Taxi drivers are ready to assume their responsibilities. *Is the Federal Government ready to assume its share of responsibility, without passing the buck to other responsible parties?* Is the Federal Government prepared to settle *definitely* the Dorval Airport problem and the problems of future airports, by concerning itself with the living conditions of thousands of taxi drivers, before concerning itself with the profits of some company or other?

There exist at present in the City of Montreal at least 6,000 regular taxi drivers, who live by their taxis; this makes the taxi business one of the most important of Montreal industries. On the average, one could estimate, between 90 cents and \$1.25 represents the hourly pay of these drivers. Their income varies enormously in proportion to the clientele, to the general economic conditions and to the seniority of the drivers (contrary to the current situation in other industries, the more experience a driver has in the taxi business, the lower his income).

As for the working hours, they can be estimated at 75 hours per week, as an average.

Working Conditions: Hours per Week.

1—	
Hours per week	Per cent
0-59	4.0
60-69	5.5
70-74	16.0
75-79	50.0
over 80	24.5
2—	
Hours per week	Per cent
Over 60	96.0
Over 70	90.5
Over 75	74.5

Average: 74.7 hours per week.

Source: Conseil de la Coopération, Province of Quebec, 1967, in "Confidential Report"

21389—7

Bien que nous ayons les capacités physiques nécessaires pour subvenir à nos besoins, les autorités gouvernementales ne semblent pas devoir essayer de trouver les formules nécessaires à notre *réhabilitation économique*.

Les graves problèmes économiques des chauffeurs de taxis sont dus à une foule de causes et une foule de responsables. Les chauffeurs de taxis sont prêts à prendre leurs responsabilités. *Le gouvernement fédéral est-il prêt à assumer sa part de responsabilité, sans renvoyer la balle aux autres responsables?* Le gouvernement fédéral est-il prêt à régler *définitivement* les problèmes de l'aéroport de Dorval et des futurs aéroports, en se préoccupant des conditions d'existence des milliers de chauffeurs de taxi, avant de s'occuper de la recherche de profit d'une compagnie quelconque?

Il existe actuellement dans la ville de Montréal au moins 6,000 chauffeurs réguliers, vivant de l'industrie du taxi, ce qui fait du taxi une des plus importantes industries de Montréal. En moyenne, on peut évaluer entre \$0.90 et \$1.25 le salaire horaire de ces chauffeurs; ce revenu varie énormément en fonction de la clientèle, des conditions économiques générales, de l'ancienneté des chauffeurs (contrairement à la situation courante dans l'industrie, plus un chauffeur a de l'expérience dans le taxi, moins son revenu est élevé).

Quand aux heures de travail, on peut estimer à 75 heures la moyenne hebdomadaire d'heures de travail.

Conditions de travail: Heures de travail par semaine.

1—	
Nombre d'heures par semaine	%
0-59	4.0
60-69	5.5
70-74	16.0
75-79	50.0
+ 80	24.5
2—	
Nombre d'heures par semaine	%
Plus de 60	96.0
Plus de 70	90.5
Plus de 75	74.5

Moyenne: 74.7 heures par semaine.

Source: Conseil de la coopération du Québec, 1967, in «Rapport confidentiel...»

Mouvement de Libération du Taxi

A group of taxi drivers decided about a year ago to participate actively in the taxi organization.

It was no more than normal that the first activities of the drivers should take the form of angry protests, representing anger that had been sublimated for too long. Is it not true that the principal persons responsible for this are precisely the people responsible for governing this country?

The MLT is a movement for organization and animation. It represents the only real movement of taxi drivers today. Other movements can boast that they represent drivers, by showing the number of "members" they have. A minimum knowledge of the reality of this industry will easily convince anybody that this is nothing but smoke-dreaming. The MLT is a movement that is in the midst of growth. Its representativity is based especially on the constant participation of taxi drivers in every aspect of its action, especially in the matter of the representativity of its claims. To want to linger solely with anything else than the taxi critique made by the MLT, would be to act like an ostrich, to practise a policy of irresponsibility.

This memorandum does not pretend to shed all possible light on the taxi business. Taxi drivers do not have, like the people who govern us and like Murray Hill, a great many leisure hours, a good deal of money and a technocratic arm to analyse the situation in the taxi trade. This memorandum seeks to represent the concrete participation of drivers in the taxi organization and in organization of the airport transportation sector.

In a first segment, we propose to submit to you our analysis of the present situation in the transportation service at the Dorval airport, and in the taxi service to Montreal.

In the second segment we shall submit our solutions.

First Segment: the Present Reality

1 Murray Hill and Municipal Jurisdiction

"Murray Hill is not a taxi company. Our vehicles, precisely because they are not authorized by permit to serve as taxis (with taxi-meters) give a service that is legally authorized and anticipated, as a car-with-driver service, provided for by law and by the authority of the Board of Transport Commissioners".

Charles Hershorn

La Presse, 24/11/69

Murray Hill has received orders from the Board of Transport Commissioners. It therefore claims that it does not have to observe the

Mouvement de libération du taxi

Un groupe de chauffeurs de taxis a décidé il y a environ un an de participer activement à l'organisation du taxi.

Il était plus que normal que les premières activités de ces chauffeurs prennent la forme de colères, colères refoulées depuis trop longtemps. Les premiers responsables ne sont-ils pas ceux-là même qui ont la responsabilité de gouverner ce pays?

Le MLT est un mouvement d'organisation et d'animation. Il représente le seul mouvement véritable de chauffeurs de taxi actuellement. D'autres mouvements peuvent bien se vanter de représenter les chauffeurs en dévoilant le nombre de leurs «membres». Une connaissance minimum de la réalité de l'industrie convainc facilement qu'il ne s'agit là que fumisterie. Le MLT est un mouvement en pleine croissance. Sa représentativité se fonde surtout sur la participation constante des chauffeurs de taxis à chaque aspect de son action et surtout sur la représentativité de ses revendications. Vouloir s'attarder uniquement à autre chose qu'à la critique du taxi que fait le MLT serait faire œuvre d'autruche. Pratiquer une politique d'irresponsabilité.

Ce mémoire ne prétend pas faire toute la lumière sur le taxi. Les chauffeurs de taxis n'ont pas, comme nos gouvernants et comme Murray-Hill, un grand nombre d'heures de loisirs, de l'argent et une armée de technocrates pour analyser la situation du taxi. Ce mémoire se veut être la participation concrète des chauffeurs à l'organisation du taxi et du transport aux aéroports.

Dans une première partie; nous vous proposerons notre analyse de la situation actuelle du service de transport à l'aéroport de Dorval, et du service de taxi à Montréal.

Dans la seconde partie, nous vous soumettrons nos solutions.

Première partie: réalité actuelle

1 Murray-Hill et la juridiction municipale

«Murray-Hill n'est pas une compagnie de taxis. Nos véhicules, précisément parce qu'ils ne sont pas autorisés par permis à servir de taxis (avec taximètres) donnent un service légalement autorisé et prévu comme un service de voiture avec chauffeur, tel que prévu par la loi et l'autorité de la Régie des transports.»

Charles Hershorn

(La Presse, 24, 11, 69)

Murray Hill a reçu des ordonnances de la Régie des transports. De ce fait, il prétend qu'il n'a pas à respecter la juridiction de la

jurisdiction of the municipality, because, according to Murray Hill, the Board is an organization superior to the municipality.

Now, this interpretation that Murray Hill gives to municipal jurisdiction, is contradicted by the laws of the National Assembly, that is to say, the laws that define the powers of the municipality.

Murray Hill, then, took the problem to the Courts. In 1965 the Montreal Municipal Court confirmed the municipality's jurisdiction. Murray Hill decided to go before the Superior Court of the Province of Quebec.

The Quebec Superior Court supported the arguments in favour of the municipality. In July of 1968, it supported the right of the City of Montreal to require the license-plate permit for the operation of Murray Hill's automobiles without meters, basing its decision on, among other things, the two following articles of the Charter of the City of Montreal.

Art. 521.21 "The Municipal Council can, by regulations, grant permits to "stand-coachmen", truckers, public carters and other persons in the transportation service of passengers, baggage or merchandise..."

Art. 803.1 "The Council can impose, by a two thirds vote of its members present, special taxes for one year or for shorter periods, in the amount determined by it 'for each automobile serving in the exercise of the trade of public "mobile", carriers and for purposes of rental'".

This time Murray Hill took the problem before the Court of Appeal of the Province of Quebec. Taxi drivers can ask themselves how long this little game, that has been going on for several years, will continue. It is a conflict whose impact is of the greatest importance for the taxi drivers, and in which the Federal Government is becoming an accomplice.

One can see the real stakes in this debate, for the taxi industry. Let us try to sum up the problem.

Murray Hill contests the jurisdiction of the municipal authorities over automobiles that are rented. "Because", says Murray Hill, "We are not a taxi service", we come under the Board of Transport of the Province of Quebec, not under the municipality. Now, it seems that this is a way of dodging the real problem. For, at least with regard to the airport service, it seems to us that it is a matter of taxi service.

Indeed, the automobile for hire, or the trip of the vehicle that is not licenced as a taxi, offers, legally, a regular service. A decree from the Board of Transport gives Murray

municipalité parce que, selon lui, la Régie est un organisme supérieur à la ville.

Or cette interprétation que Murray Hill fait de la juridiction municipale est contredite par les lois de l'Assemblée Nationale, c'est-à-dire les lois qui définissent le pouvoir de la ville.

Murray-Hill porte donc le problème devant les tribunaux. En 1965, la Cour municipale de Montréal confirme la juridiction de la ville. Murray-Hill décide d'aller devant la Cour supérieure du Québec.

La Cour supérieure du Québec a renforcé les arguments en faveur de la municipalité. En juillet 1968, elle a appuyé le droit de la ville de Montréal à exiger ces droits d'immatriculation pour le fonctionnement des voitures sans compteurs de Murray-Hill, en s'appuyant, entre autre, sur les deux articles suivants de la chartre de la ville de Montréal:

Art. 521.21: «Le conseil municipal peut, par règlement... accorder des permis aux cochers de places, camionneurs, rouliers commissionnaires et autres personnes faisant le service de transport de passagers, de bagages ou de marchandises...»

Art. 803.1: «Le conseil peut imposer par le vote des deux tiers des membres présents des taxes spéciales pour une année ou pour des périodes plus courtes, au montant qu'il détermine «pour chaque véhicule automobile servant à l'exercice du métier de cochers rouliers publics et pour fins de location...»

Murray-Hill a cette fois porté le problème devant la Cour d'appel du Québec. Les chauffeurs de taxis sont en droit de se demander jusqu'à quand durera ce petit jeu vieux de plusieurs années; conflit dont l'impact est de la plus haute importance pour les chauffeurs de taxis, et dont le gouvernement fédéral se fait indirectement le complice.

Où se situe l'enjeu véritable de ce débat, pour l'industrie du taxi. Essayons de résumer le problème.

Murray-Hill conteste la juridiction de la municipale sur les autos de louage. Parce que, dit Murray-Hill, nous ne sommes pas un service de taxi, nous relevons de la règle des transports du Québec, non de la municipalité. Or il nous semble que ce soit là une façon d'éviter le vrai problème. Car, du moins en ce qui regarde le service à l'aéroport, il nous semble qu'il s'agit d'un service de taxi.

En effet, l'auto de louage, ou le véhicule de promenade non immatriculé comme taxi, offre, légalement, qu'un service irrégulier. Une ordonnance de la Régie des transports

Hill hired-car rights, and this is clearly stated.

“Operations authorized by this permit are by their nature irregular and, without special authorization, the licensee is forbidden to conclude any agreement for repeated service”.

Article No. 1.24 of the act respecting the Board of Transport states specifically that the regular service is a transportation service by taxi, or by autobus. No reference is made to automobiles for hire.

The definition of a service covered by the Federal permit held by Murray Hill for Dorval airport, seems indeed to show that it is a matter of a regular service. Article 14 of this Federal permit says that Murray Hill:

“Must maintain at the said airport a sufficient number of autobuses, limousines and taxis, including taxis with meters, 24 hours per day, in order to accommodate the normal and anticipated number of passengers who travel with the airport as their destination or point of departure.”

Let us add, also, that it is a matter of *exclusive service*. It is, then, not astonishing that the order by the Board, covering service by Murray Hill at the airport, includes the taxi service.

In conclusion, This Service Would Be One That is Carried Out Mostly by Taxis.

Number of Taxis in Montreal

There are more than 5,000 taxis on the Island of Montreal. A calculation of the number of taxis in five municipalities of Greater Montreal that have the greatest number of taxis shows 5,092 of them.

Municipality	Pop.	Permits	Pop. per Permit
Montreal	1,435,000	4,316	1 per 332
Ville St. Michel	80,000	290	1 per 275
Verdun	89,000	222	1 per 400
Montreal North	75,000	144	1 per 657
St. Laurent	60,000	150	1 per 400
Total	1,739,000	5,092	1 per 341

For the totality of these municipalities, that group most of the taxis on the Island of Montreal, there is, then, an *average of one taxi per 341 inhabitants*.

In 1961 the Corporation of Metropolitan Montreal established the relationship between taxis and population for three other large metropolitan centres, as follows:

accorde à Murray-Hill pour un service d'autos de louage le précise bien:

«Les opérations autorisées par ce permis sont irrégulière par leur nature et, à moins d'autorisation spéciale, il est interdit, au détenteur de conclure toute entente pour un service répété.»

L'article numéro 1.24^e de la loi de la Régie des transports précise que le service régulier est un service de transport par *taxi* ou par autobus, on ne fait pas référence à l'auto de louage.

La définition du service couvert pas le permis fédéral de la Murray-Hill pour l'aéroport de Dorval, semble bien montrer qu'il s'agit d'un service régulier L'article 14 de ce permis fédéral dit que Murray-Hill:

«Doit maintenir au dit aéroport un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de taxis, incluant des taxis avec taximètres, 24 heures par jour, afin d'accommoder la quantité normale et prévue de passagers qui voyagent en provenance et en direction de l'aéroport».

Ajoutons aussi, qu'il s'agit d'un *Service exclusif*. Il n'est pas étonnant alors que l'ordonnance de la Régie pour le service de Murray Hill à l'aéroport inclut le service par taxi.

En conclusion, ce service en serait un effectué par des taxis dans sa majeure partie.

Nombre de taxi à Montréal

Il existe au-delà de 5,000 taxis dans l'île de Montréal. Un calcul du nombre de taxi de 5 municipalités montréalaises comprenant le plus de taxis donne pas moins de 5,092 taxis.

Ville	Population	Nombre de permis de taxi 1968	Nombre d'habitants par permis
Montréal	1,435,000	4,316	1 par 332
Ville St-Michel	80,000	290	1 par 275
Verdun	89,000	222	1 par 400
Montréal-Nord	75,000	144	1 par 657
St-Laurent	60,000	150	1 par 400
Total	1,739,000	5,092	1 par 341

Pour l'ensemble de ces municipalités regroupant la majorité des taxis de l'île de Montréal, il existe donc une *moyenne de 1 taxi par 341 habitants*.

En 1961, la corporation de Montréal métropolitain établissait les rapports taxis-population suivants pour trois autres grandes métropoles:

Toronto: 1 taxi per 1,000 inhabitants
 New York: 1 taxi per 650 inhabitants
 Chicago: 1 taxi per 1,000 inhabitants

In an effort to rectify this anomaly, the Provincial Government limited the number of permits for auto-taxi operation to the number then in effect. Murray Hill contested the Municipal jurisdiction, monopolized the best part of the market for an important industry that is, however, weakening; Murray Hill negated all the efforts at rectification that had been undertaken by the Municipality and Murray Hill aggravated the economic conditions for thousands of taxi drivers.

Murray Hill seems to pretend, at a certain point, that the fact of having bought taxis from Dorval permits it to conform to the requirements of its permit. Even if that were the case, we do not believe that the Federal permit would be respected, because most of the passengers moving toward the airport come from the City of Montreal, where the Dorval taxis are not entitled to embark customers.

Dorval's Jurisdiction at the Airport

Mr. Hershorn states that he has no objection to having the municipalities in Dorval grant permits to local taxi drivers, for the purpose of taking on passenger to be driven to Montreal; but that does not settle the question, because the Dorval taxis will return empty from the Metropolis.

As for the taxi drivers who are free to take customers to the airport, but who must leave without accepting fares, Mr. Hershorn explains that this does not concern his company at all. "It is decreed by a municipal by-law in Dorval, which prohibits their taking on passengers in that municipality."

Charles Hershorn
La Presse, 24/11/69

We did not know that the Federal territory of the Airport was under the jurisdiction of a municipality; we find it strange that the Municipality of Dorval should have to authorize the holders of taxi permits from Dorval, to serve in its own territory.

The Port of Montreal is also a Federal Territory, and all the taxis have the right to take on passengers there, contrary to the case at the airport.

During the summer season of 1969, on the Federal terrain of the "Harbour City", at the Montreal Expo, all the taxis had the right to take on passengers. The Federal Government simply planted a post with a sign that stated: *for the common use of taxis*; the problem was thereby solved.

Toronto: 1 taxi par 1,000 habitants
 New York: 1 taxi par 650 habitants
 Chicago: 1 taxi par 1,000 habitants

Dans un effort pour régler cette anomalie, le gouvernement provincial a limité le nombre de permis d'exploitation d'auto-taxis au nombre alors en vigueur. Murray Hill conteste la juridiction municipale, s'accapare de la meilleure part du marché d'une industrie importante, mais économiquement chancelante, annule tous les efforts de redressement entrepris par la municipalité, aggrave les conditions économiques des milliers de chauffeurs de taxi.

Murray Hill a semblé prétendre à un certain moment que le fait d'avoir acheté des taxis de Dorval lui permettait de se conformer aux exigences de son permis. Même si c'était vrai, on ne croit pas que le permis fédéral soit respecté puisque la majorité des passagers en direction de l'aéroport vient de la ville de Montréal ou les taxis de Dorval n'ont pas le droit de prendre des clients.

La juridiction de Dorval à l'aéroport

M. Hershorn déclare n'avoir aucune objection à ce que les autorités municipales de Dorval accordent la permission aux chauffeurs de taxis locaux de prendre des voyageurs pour les conduire à Montréal, mais cela ne règle pas la question puisque les taxis de Dorval reviendront vides de la métropole.

Quant aux chauffeurs de taxis qui sont libres de conduire des clients à l'aéroport mais doivent quitter sans en accepter, M. Hershorn explique que cela ne concerne nullement sa compagnie. «C'est ordonné par un règlement municipal de Dorval qui leur interdit de prendre des passagers dans cette municipalité,...

Charles Hershorn (*La Presse*, 24, 11, 69)

Nous ignorions que le territoire fédéral de l'aéroport était sous la juridiction d'une municipalité! Nous trouvons étrange que la municipalité de Dorval ait à autoriser les détenteurs des permis de taxis de Dorval à desservir son propre territoire.

Le port de Montréal est aussi un territoire fédéral, et tous les taxis ont le droit d'y prendre des passagers, contrairement à l'aéroport.

Durant la saison estivale de 1969, sur le terrain fédéral de la cité du Havre, à l'Expo de Montréal, tous les taxis avaient le droit de prendre des passagers. Le gouvernement fédéral avait tout simplement planté un poteau avec un écriteau où il était inscrit: *taxis en commun*, et le problème était réglé.

Is it not the Federal permit held by Murray Hill, with its exclusive-service clause, that prevents the taxis from taking on passengers at Dorval Airport, rather than the regulations by the Town of Dorval affecting Federal Territory?

2 The Taxi and the Provincial Jurisdiction:

"It must be understood that, in accordance with the law of Quebec and of all the municipalities involved, no taxi company is authorized to give service in both Dorval Airport".

Charles Hershorn
(La Presse, Nov. 24, 69)

The Taxi permits issued by the city of Montreal at present are all for taxis at so much per run or at so much per day. Now then, Article 33 of the Quebec Transport Board Act specifies that the Board has no jurisdiction, with respect to the issuance of operating permits, over the "transportation of travellers by taxi, in the sense of the traffic code, at so much per run or at so much per day". Taxis at so much per run have, therefore, no authorization to apply to the Board to carry passengers between Montreal and the Dorval Airport.

3 Service Guaranties:

"Our drivers are not free to drive through the streets or to pick up passengers that might hail them as they drive by. They do not have the right to go home when driving becomes impossible or when the temperature becomes detestable"

Murray-Hill Advertising.

Everybody knows the Murray-Hill claims of being able to guaranty transportation service under all circumstances, even during *abnormal* periods of *snow storms*, or difficult driving conditions. These claims make it semi-understood that the Montreal taxis are not able to assure the same service. First of all, we claim that it is utopian and ridiculous to pretend that in transportation service, a transport company, even the most efficient one, is able to offer a perfect service during an abnormal period, not even Murray-Hill. In order to ensure such a service, during an abnormal period, thousands of vehicles would be needed that would stand idle as soon as the situation again became normal. Does the Canadian National and Air Canada have a perfect service during a snow storm. Furthermore, how important are these abnormal periods in proportion to a complete year of transportation?

Ne serait-ce pas le *permis fédéral* de Murray-Hill, avec sa clause de service exclusif, qui empêche les taxis de prendre des passagers à l'aéroport de Dorval plutôt que la réglementation de la ville de Dorval sur un territoire fédéral?

2 Le taxi et la juridiction provinciale:

«Il faut comprendre que selon la loi du Québec et celle de toutes les municipalités concernées, aucune compagnie de taxis n'est autorisée à donner un service dans les deux sens entre Montréal et l'aéroport de Dorval.»

Charles Hershorn (La Presse 24, 11, 69)

Les permis de taxis décernés par la ville de Montréal sont actuellement tous des taxis à tant la course ou à tant par jour. Or, l'article 33A de la loi de la Régie des transports du Québec précise que la Régie n'a aucune juridiction en ce qui touche l'émission des permis d'exploitation sur le «transport des voyageurs, par taxi, au sens du code de la route, à tant la course ou à tant par jour». Les taxis à tant la course n'ont donc aucune autorisation à demander à la Régie pour effectuer un transport entre Montréal et l'aéroport de Dorval.

3 Garanties de services

«Nos chauffeurs ne sont pas libres de circuler de par les rues ou de prendre des clients qui pourraient les héler au passage. Ils n'ont pas le droit de rentrer chez eux quand la circulation devient impossible ou quand la température devient détestable».

Publicité de Murray-Hill

Tous connaissent les prétentions de Murray-Hill à pouvoir garantir un service de transport en toutes circonstances, même durant les périodes *anormales* de *tempête de neige*, ou de conditions difficiles de circulation. Ces prétentions sous-entendent que les taxis de Montréal ne peuvent assurer un même service.

D'abord, nous affirmons qu'il est utopique et ridicule de prétendre, qu'en période *anormale*, un service de transport, une compagnie de transport, même la plus efficace, puisse offrir un *service parfait*, même pas Murray-Hill. Pour assurer un tel service, en période anormale, il faudrait des milliers de véhicules qui se retrouveraient en chômage, un coup la situation redevenue normale. Le Canadien National, Air Canada, ont-ils un service parfait durant une tempête de neige. De plus, en proportion, quelle est l'importance de ces périodes anormales en regard d'une année complète de service de transport?

Even during normal periods it is easy to prove that Murray-Hill often is unable to ensure a sufficient service.

Most of the time during periods "when traffic becomes impossible". Taxis then take over benefitting of the temporary and interested tolerance by Murray-Hill.

It is easy to explain. Murray-Hill own 500 vehicles at the most, a certain number of which are affected to an auto rental service in Montreal, in cities surrounding Montreal, and from these cities to any center in the province of Quebec.

On the other hand, there are 5,000 taxis. It can be said that, basically, at least 25% of the taxis are interested at all times to serve the airport, i.e. about 1,250 taxis. Especially in the present situation of the taxi industry where there is a permit per 340 inhabitants, and in a province grouping close to 40% of the unemployed in Canada.

4 Safety of Vehicles and Customers:

"...constant control over each vehicle ensured by a city-wide communication system..."

"...impeccable cars, each of which carries insurance in an amount of one million..."

Murray-Hill Advertising.

Murray-Hill prides itself upon insuring the safety of its customers by the safety of its cars, the amount of its insurances and the control exercised over its drivers. This makes it semi-understood that a taxi does not offer equivalent guaranties.

Supported by proof to the contrary, we advance the following facts:

1. Car safety

Regulation 2743, City of Montreal

1—"No operating permit for an auto-taxi shall be issued...if it does not offer the required safety guaranties, or if the Director deems it improper to the transportation of passengers". (Art. 5)

2—"As from the first legal day of the months of September and March of each year, the Director must inspect every auto-taxi provided with an operating permit in effect on that date, and report that inspection to the Director of the Permit and Inspection Service." (Art. 6).

2. Insurances

Regulation 2745; City of Montreal: Solvency Certificate.

Under the provisions of article 16 of this regulation, the holder of an operating permit

Même en période normale, il est facile de prouver que Murray-Hill se montre très souvent incapable d'assurer un service suffisant.

La plupart du temps durant les périodes «où la circulation devient impossible». Ce sont alors les taxis qui prennent la relève, profitant de la tolérance temporaire et intéressée de Murray-Hill.

Ceci s'explique facilement, Murray-Hill possède tout au plus 500 véhicules, dont un certain nombre est utilisé à effectuer un service d'auto de louage à Montréal, dans les villes environnant Montréal, et de ces villes à toute localité du Québec.

Les taxis, quant à eux, sont au nombre de 5,000. On peut estimer, qu'en principe, au moins 25% de ces taxis sont en tout temps intéressés à desservir l'aéroport, c'est-à-dire environ 1250 taxis. Surtout dans la situation actuelle de l'industrie du taxi où il existe un permis par 340 habitants, et dans une province qui regroupe près de 40% des chômeurs du Canada.

4 Sécurité des véhicules et des clients

"...contrôle constant sur chaque véhicule assuré par un système de communication à l'échelle de la ville..."

"...des voitures impeccables dont chacune porte une assurance au montant d'un million..."

Publicité de Murray-Hill

Murray-Hill se vante d'assurer la sécurité de ses clients par la sécurité de ses autos, le montant de ses assurances et le contrôle exercé sur ses chauffeurs. On laisse par là sous-entendre que le taxi n'offrirait pas des garanties équivalentes.

A l'appui de la preuve contraire, nous avançons les faits suivants:

1. Sécurité des autos

Règlement 2745, ville de Montréal

1—"Aucun permis d'exploitation d'une auto-taxi ne doit être émis...s'il n'offre pas les garanties de sécurité requises, ou si le directeur le juge impropre au transport de voyageurs." (Art. 5)

2—"A compter du premier jour juridique des mois de septembre et de mars de chaque année, le directeur doit inspecter toute auto-taxi munie d'un permis d'exploitation alors en vigueur, et faire rapport de cette inspection au directeur du service des permis et inspections." (Art. 6)

2. Assurances

Règlement 2745, ville de Montréal: certificat de solvabilité.

En vertu de l'article 16, de ce règlement, le détenteur d'un permis d'exploitation d'auto-

for an auto-taxi must show, to the Director of the Permit and Inspection Service, the *Solvency Certificate* described in article 19 of the *Quebec Indemnification of Victims of Automobile Accidents Act* (1941, QRS. Chapter 142 A, enacted by law 9-10, Elizabeth II, Chapter 65).

Under the provisions of this article 19, the Director of the Automobile Vehicles Bureau issues a solvency certificate to every person furnishing a proof of solvency, as described in article 16 of that same Law:

- “The proof of solvency is made by:
- a. a guaranty of liability insurance;
 - b. a bond of an authorized company to post bonds in legal proceedings;
 - c. a money deposit or a bond deposit of the province, or guarantied by it, or,
 - d. in the case of a corporation, a certificate of the Superintendent of insurances testifying that the corporation has placed a sufficient and distinct insurance fund in trust.

(R.S. 141, c. 142 A, a, 16; 9-10, Elizabeth II, c. 65, a, 1)”

An inquiry conducted in 1967 yielded the following figures with respect to the insurances held.

Accident Insurance—Liability only	
Paid Annual Premiums	% of taxis
\$400-449	7%
450-499	65%
500-549	11%
550-599	9%
600-649	6%
650 and over	2%
Average: \$485.50	

Source: Quebec Cooperation Council: 1967, in “Confidential Report...”

3. Safety of the Customer

They seem to think that the taxi driver is not subject to any rule with respect to the protection granted the customers. Article 20 of the taxi regulations of the City of Montreal proves the contrary:

- “The holder of a drivers’ permit:
- 6. must, at the request of the traveller, furnish him with a receipt on a form approved by the Director, stating the amount paid for the run, the date and the number of the municipal auto-taxi permit, as well as the number of his drivers permit (pocket number).
 - 7. Must, at the time the passengers leave his vehicle, make sure that they have not lost or left any object in his automo-

taxi doit exhiber, au directeur du service des permis et inspections, le *certificat de solvabilité* décrit à l’article 19 de la loi de l’indemnisation des victimes d’accidents d’automobile du Québec. (1941, SRQ, Chap. 142 A, édictée par la Loi 9-10, Elisabeth II, chapitre 65.)

En vertu de cet article 19, le directeur du bureau des véhicules automobiles remet un certificat de solvabilité, à toute personne qui fournit une *preuve de solvabilité*, telle que décrite à l’article 16 de cette même loi:

- La *preuve de solvabilité* se fait par:
- a) Une garantie d’assurance-responsabilité;
 - b) Un cautionnement d’une compagnie autorisée à se porter caution en justice;
 - c) Un dépôt en argent ou en obligation de la province ou garanti par elle, ou
 - d) S’il s’agit d’une corporation, un certificat du surintendant des assurances attestant qu’elle a, en fiducies un fond d’assurance distinct suffisant.

(S.R. 141, c. 142 A, a, 16; 9-10, Elisabeth II, c. 65, a, 1)

Une enquête menée en 1967, donne les chiffres suivants en ce qui concerne les assurances possédées.

Assurance-Accident-Responsabilité seulement	
Primes annuelles payées	% de taxis
\$400 - 449	7%
\$450 - 499	65%
\$500 - 549	11%
\$550 - 599	9%
\$600 - 649	6%
\$650 et plus	2%
Moyenne	\$485.50

Source: Conseil de la Coopération du Québec: 1967, in Rapport Confidentiel...

3. Sécurité du client

On semble croire que le chauffeur de taxi n’est soumis à aucune règle en ce qui touche la protection accordée aux clients. L’article 20 du règlement du taxi de la ville de Montréal prouve le contraire:

- Le détenteur d’un permis de conduire:
- 6° doit sur demande du voyageur, fournir à celui-ci un reçu sur une formule approuvée par le directeur, indiquant le montant payé pour la course, la date et le numéro du permis municipal de l’auto-taxi, ainsi que le numéro de son permis de conduire (numéro de poche).
 - 7° doit, au moment où les passagers descendent de son véhicule, s’assurer qu’on a perdu ou laissé aucun objet dans sa voi-

bile and, if he finds any, he must, within a period of twenty-four hours, take such object to the nearest police station and deposit it in the hands of the officer in charge of that station.

In closing, let us emphasize that every driver has the obligation to attach his photograph, his name and his permit number inside his vehicle.

5 Quality of the Automobiles

Murray-Hill's limousine service supposedly is a luxury vehicle service. In fact, in addition to its pompous Limousine name, Murray-Hill, as a renter of automobiles, should own luxury vehicles. It can easily be understood that the special airport customers need vehicles of a certain luxury. However, if the luxury automobiles of Murray-Hill are compared with the taxis, it is observed that the majority of the taxis can also be called luxury automobiles.

Murray-Hill's luxury automobiles are almost all Meteor cars of the four-door sedan type. An inquiry conducted in 1967, shows that the taxis are of a quality that is very much comparable and often superior to the Murray-Hill vehicles.

Types of Automobiles	%	Average Purchase Price
G.M.:		
Chevrolet, Pontiac	34	\$3,553
Chrysler:		
Dodge, Plymouth	29	3,680
Ford:		
Meteor, Mercury	21	3,600
Rambler	8	3,341
Others	8	4,500

Source: *Quebec Cooperation Council*, 1967, in "Confidential Report..."

From this point of view, the taxis, therefore, need not be envious of the Murray-Hill limousines.

A second element in the definition of a luxury vehicle is its age, the period it is used. The rental car, the luxury vehicle, is supposed to be "not older than three years" (Murray-Hill ordonnance). However, according to an inquiry, only 1.5 per cent of the taxis are used more than three years; 92 per cent of the taxis are used during a period of at the most two years.

ture et, s'il en trouve, il doit, dans les vingt-quatre heures, porter cet objet au poste de police le plus rapproché et le déposer entre les mains de l'officier préposé à ce poste.

Soulignons, pour terminer, que chaque chauffeur affiche obligatoirement dans son véhicule, sa photographie, son nom, et son numéro de permis.

5 Qualités des autos

Le service de limousine de Murray-Hill serait un service de voitures de luxe, en effet, en plus de son pompeux nom de limousine, Murray-Hill, en tant qu'il fait de l'auto de louage, devrait posséder des véhicules de luxe. On peut comprendre facilement que la clientèle spéciale de l'aéroport nécessite des véhicules d'un certain luxe. Mais, si on compare les autos de luxe de Murray-Hill à l'ensemble des taxis, on s'aperçoit que la majorité de ces taxis peuvent aussi être appelés des autos de luxe.

Les autos de luxe de Murray-Hill sont, presque toutes, des autos de marque Meteor, des sedans à quatre portes. Une enquête menée en 1967, démontre que les taxis sont de qualité très comparables et souvent supérieure.

Types d'automobiles	%	Prix moyen d'achat
G.M.: Chevrolet, Pontiac	34	\$3,553
Chrysler: Dodge, Plymouth	29	\$3,680
Ford: Meteor, Mercury	21	\$3,600
Rambler	8	\$3,341
Autres	8	\$4,500

Source: *Conseil de la coopération du Québec*, 1967, in «Rapport confidentiel...»

Les taxis n'ont donc, sur ce point rien à envier aux «Limousines» de Murray-Hill.

Un second élément de définition d'un véhicule de luxe est son ancienneté, sa durée d'usage. L'auto de louage, le véhicule de luxe, est censé être «vieux de pas plus de trois ans» (ordonnance de Murray-Hill). Or, selon une enquête, seulement 1.5% des taxis sont en usage plus de trois ans; 92% des taxis sont en usage durant au plus deux ans.

Average life of a taxi	%
1 year	11
2 years	81
3 years	6.5
4 years	1
5 years	.5

Source: *Quebec Cooperation Council*, 1967, in Confidential Report.

With respect to the cleanliness of the vehicles, let us say for the time being that the regulations of the city of Montreal prescribe that:

“the holder of an operating permit ... must keep his vehicle clean at all times” (Article 15, 7), subject to a minimum penalty of \$25.00 (Art. 31).

6 *Quality of Drivers*

“On the basis of our contract with the Federal Department of Transport, *Our personnel is very select*”

“Curteous Drivers...”

Murray-Hill advertising.

The taxi drivers are also subject to controls on the part of the Municipal Authorities, this time. Regulation 2745 specifies as follows:

1—“A drivers licence shall only be granted to a person who is a competent driver and who has reached the age of twenty one years”.

Within the meaning of this regulation, a competent driver is the driver who, other than in the ordinary sense of the word, holds a service certificate from the police of the city of Montreal, to the effect that:

he has a sufficient knowledge of the *official languages*, meaning the French and the English languages, as well as of the *territory*, the streets and points of the city, to adequately serve the users of the taxi” (Art. 18).

2—“The holder of a driver’s permit:

- 3. Must be clean and properly dressed;
- 4. May smoke, with the permission of the travellers.

7 *Investments and Operating Expenses*

In order to meet the Airport requirements, our own company has had to invest in excess of four million dollars in buildings, equipment, garages, vehicles, etc., and, in addition, we had to face an annual expenditure of five hundred thousand dollars to cover the operating expenses at Dorval Airport”.

Murray-Hill advertising.

<i>Durée moyenne d’un taxi</i>	%
1 an	11
2 ans	81
3 ans	6.5
4 ans	1
5 ans	0.5

Source: *Conseil de la coopération du Québec*, 1967, in Rapport Confidentiel.

En ce qui concerne la propriété des véhicules, précisons, pour le moment, que le règlement du taxi de la ville de Montréal prescrit que:

«Le détenteur d’un permis d’exploitation ... doit tenir son véhicule propre en tout temps» (art. 15,7°), sous peine d’obtenir une amende minimum de \$25.00 (art. 31)

6 *Qualité des chauffeurs*

«Selon notre contrat avec le ministère fédéral des transports,

Notre personnel est trié sur le volet»

«Des chauffeurs courtois...»

Publicité de Murray-Hill

Les chauffeurs de taxis sont eux aussi, soumis à des contrôles, de la part des autorités municipales cette fois. Le règlement 2745 précise ce qui suit:

1—«Un permis de conduire ne doit être accordé qu’à une personne qui est chauffeur compétent et qui a atteint l’âge de vingt et un ans.»

Au sens du présent règlement, un chauffeur compétent est celui qui, outre le sens ordinaire donné à ce mot, possède un certificat du service de la police de la ville de Montréal, à l’effet

qu’il a une connaissance suffisante des *Langues Officielles*, soit de la langue française et de la langue anglaise.

ainsi que du *Territoire*, des rues et emplacements de la ville, pour servir adéquatement les usagers du taxi.» (Art. 18)

2—«Le détenteur d’un permis de conduire:

- 3° doit être propre et proprement vêtu;
- 4° peut fumer, avec la permission des voyageurs.

7 *Investissement et frais d’exploitation*

«Pour faire face aux exigences de l’aéroport, notre propre compagnie a dû investir au-delà de quatre millions de dollars en locaux, équipements, garages, véhicules, etc. de plus nous devons faire face à un déboursé annuel de cinq cent mille dollars pour couvrir les frais d’opération à l’aéroport de Dorval.»

Publicité de Murray-Hill

1. It would be interesting to know what is covered by the operating expenses of five hundred thousand dollars. The rental paid to the Federal government amount only to sixty thousand dollars. As to the salaries, they are self explanatory for all enterprises. Does this amount contain the contributions to the election campaign funds of the political parties?

1 Il serait intéressant de savoir ce que comprennent les frais d'exploitation de cinq cent mille dollars. Le loyer payé au fédéral ne se chiffre qu'à soixante mille dollars. Quant aux salaires, ils vont de soi dans toutes entreprises. Ce montant comprend-il les contributions aux caisses électorales des partis politiques?

TAXIS IN THE CITY OF MONTREAL: OPERATING EXPENSES

a. Average expenses per Auto-Taxi¹

Maintenance:	
Gasoline	\$1,785
Oil	137
Tires	334
Batteries	46
Spare parts	530
Various	16
	<hr/>
	\$2,848
Repairs	689
Accident Insurance	485
Radio-Telephone Service	450
(Association Fee)	
Total Average Expenses per Taxi	<hr/>
	\$4,098

¹ Source: Cooperation Council, 1967: Confidential Report.

b. Total expenses for all the taxis in the City of Montreal. An amount of \$4,098 of average expenses for each of the 4,606 auto-taxis in the city of Montreal, yields:

A total amount of expenses of: \$18,864,600

This total amount of \$18,864,600 constitutes a minimum, to which must be added the operating expenses for municipal administration and others.

2. Investments in Taxis

Why did the Government allow Murray-Hill to invest \$4,000,000, where the needs of the citizens are so urgent and where the taxi industry had already invested tens of millions of dollars in the under-used industry?

The amount of investments for the city of Montreal only, can be estimated in the following manner:

Taxi industry: *City of Montreal*: Investments and Expenses:

Partial Evaluation

A. Investments

1. Operating permits: Cost:
4,606 Taxis at a minimum
price of \$4,000 per permit \$18,424,000

Taxis de la ville de Montréal: Frais d'exploitation

a) Dépenses moyennes par auto-taxi.⁽¹⁾

Entretien: Essence	\$1,785
Huile	\$ 137
Pneus	\$ 334
Batterie	\$ 46
Pièces de rechange	\$ 530
Divers	\$ 16
	<hr/>
	\$2,848
Réparations	\$ 689
Assurance-accident	\$ 485
Service radio-téléphone	\$ 450
(cotisation d'association)	

Total des dépenses moyennes
par taxi \$4,098

⁽¹⁾ Source: Conseil de la coopération, 1967, dans «Rapport confidentiel».

b) Dépenses totales pour l'ensemble des taxis de la ville de Montréal.

\$4,098 de dépenses moyennes pour chacun des 4,606 autos-taxis de la ville de Montréal, donne:

Un total des dépenses de \$18,864,600

Ce total de \$18,864,600 constitue un minimum auquel doivent s'ajouter les frais d'exploitation de l'administration municipale et d'autres frais.

2 Investissements dans le taxi

Pourquoi le gouvernement a-t-il permis que Murray Hill investissent \$4,000,000 alors que les besoins des citoyens sont tellement urgents et que l'industrie du taxi avait déjà investi des dizaines de millions de dollars dans une industrie déjà sous-utilisée?

Uniquement pour la ville de Montréal, on peut évaluer le montant des investissements de la façon suivante:

Industrie du taxi; *Ville de Montréal*: Investissements et dépenses: évaluation partielle

A. Investissements

1. Permis d'exploitation: Coût:
4,606 taxis au prix minimum de \$4,000 par permis \$18,424,000

2. Taxi vehicles: Cost:
\$3,600—Average price of the taxi¹ 16,581,600
3. Various: Radio, Taximeter, "Dome-Light" etc. \$500 x 4,606 2,303,000
4. Garages:
5. Waiting stations:
6. Etc.

Minimum total	\$37,308,600
---------------	--------------

¹ Average established by the Quebec Co-operation Council, 1967, in "Confidential Report".

8 Taxi Monopolies

These same taxi drivers who claim and demand and "open" and "free" airport, are benefitting themselves from exclusive franchises or monopolies (for which they are paying dues) at key points of the city—railway stations, hospitals, hotels, or other "exclusive" points of the same nature".

Murray-Hill advertising.

With respect to this argument, we should like to emphasize the following points:

1. Murray-Hill may, when called, pick-up customers at each of these monopolies.
2. A monopoly remains a monopoly; the taxi telephone exchange "monopolies" do not lessen the unacceptable monopoly character of Murray-Hill.
3. The Dorval Airport differs from the Hospitals in that it is not a private area, but a governmental territory, paid for with the taxes of all the citizens.

Second Part: Solutions

A. Basic principles

Before arriving at concrete solutions, the MIT wishes to present the principles on which it bases its proposals.

1. Airport: Taxi Service

In view of the nature of the passenger transportation service from the Airport (regular service), this service is by nature a service which the laws of Quebec reserve to the taxis and the buses. In our opinion, the bus service entirely retains its usefulness.

Proposal No. 1:

With respect to the automobile vehicle transportation, we propose that this service be ensured exclusively by auto-taxis, to the exception of special cases, which we will discuss later.

2. Federal Participation in the Taxi Industry

Whereas the Airport is public property, financed in part by the taxes of the taxpay-

2. Véhicules-taxis: Coût:
\$4,606 taxis au prix moyen de \$3,600⁽¹⁾ \$16,581,600
3. Divers: radio, taximètre, «Dome-Light» etc.
\$500 x 4,606 \$ 2,303,000
4. Garages:
5. Postes d'attentes:
6. Etc.:

Total minimum	\$37,308,600
---------------	--------------

⁽¹⁾ Moyenne établie par le Conseil de la coopération du Québec, 1967, dans «Rapport confidentiel...»

8 Monopoles des taxis

«Ces mêmes chauffeurs de taxi qui réclament un aéroport «ouvert» et «libre» bénéficient eux-mêmes de franchises ou monopoles exclusifs (pour lesquels ils paient des redevances) à des endroits clés de la ville—gares, hôpitaux, hôtels, ou autres postes «exclusifs» de même nature.»

Publicité de Murray Hill

En regard de cet argument, soulignons les points suivants:

- 1 Murray Hill peut, sur appel, cueillir des clients en chacun de ces monopoles.
- 2 Un monopole demeure un monopole; les «monopoles» des centrales téléphoniques de taxi n'amointrissent pas le caractère inacceptable du monopole de Murray Hill.
- 3 L'aéroport de Dorval se différencie des hôpitaux en ceci qu'il n'est pas un terrain privé, mais un territoire gouvernemental défrayé par les taxes de tous les citoyens.

Deuxième partie: solutions

A. Principes de base

Avant d'en arriver aux solutions concrètes, le MLT désire présenter les principes sur lesquels il fonde ses propositions.

1. Aéroport: Service de taxi

Étant donné la nature du service de transport des passagers de l'aéroport (service régulier), ce service est par nature un service que les lois du Québec réservent aux taxis et autobus. Le service d'autobus conserve toute son utilité selon nous.

Proposition 1:

Nous proposons en ce qui concerne le transport par véhicules automobiles, ce service soit assuré exclusivement par des autos-taxis, exception faite des cas particuliers dont nous reparlerons plus tard.

2. Participation fédérale à l'industrie du taxi

Attendu que l'aéroport est une propriété publique, financée en partie à même les taxes

ers, and whereas the Federal government intends to ensure the best possible transportation service to the Airport users, it is normal to expect that every governmental authority, within the field of its jurisdiction, will cooperate in the well being of each of the citizens, and will not content itself with being simply a passive witness, or with delegating its responsibility to others.

Proposal No. 2:

We propose that the Federal government participate actively in the efficient organization of the taxi industry, within the limits of its jurisdiction and its territory.

3. Equality for all taxis

In view of the fact that a private monopoly traditionally, in this country, has been defined as an undesirable reality in itself; in view of the fact that the Dorval Airport is a Public Area, under Federal jurisdiction, like the Port of Montreal and the Cité du Havre; in view of the fact that the passenger land service, by taxi, from the Airport, appears to be able to be efficient without the existence of a monopoly, or of an oligopoly:

Proposal No. 3:

We propose that, with respect to the taxi service at the Dorval Airport, no privilege or special favour be granted to a particular company.

4. Respect for the municipal jurisdiction

In view of the fact that the taxis come a large extent;

In view of the efforts of the Municipalities to provide the taxi industry with an efficient organization;

In view of the complete neglect of this municipal jurisdiction, which may cause serious prejudice to the drivers and to the taxi industry,

Proposal No. 4:

We propose that the Federal government make an effort to fully respect, the municipal jurisdiction over the taxi, and by that fact, we propose that the Federal government obligate any taxi serving the Airport to respect the municipal jurisdiction and to hold a municipal permit to operate an auto-taxi.

B. Concrete solutions

On the basis of the criticism of the transportation service at the Airport, submitted in the first part of this memorandum, and with reference to the basic principles just now set forth, we wish to submit certain solutions that are somewhat more concrete.

des contribuables, attendu que le gouvernement fédéral entend assurer un meilleur service de transport possible aux usagers de l'aéroport, attendu qu'il est normal d'attendre de chaque autorité gouvernementale, dans les domaines de sa juridiction, collaboré au mieux être de chacun des citoyens, et ne se contente pas d'être un simple témoin passif, ou de reporter sur d'autres sa responsabilité.

Proposition 2:

Nous proposons que le gouvernement fédéral participe activement à l'organisation efficace de l'industrie du taxi, dans les limites de sa juridiction et de son territoire.

3. Égalité pour tous les taxis

Attendu que traditionnellement en ce pays on a défini le monopole privé comme une réalité non désirable en soi. Attendu que l'aéroport de Dorval est un terrain public, sous juridiction fédérale, comme le port de Montréal et la cité du Havre. Attendu que le service terrestre des passagers de l'aéroport, par taxi, apparaît pouvoir être efficace sans l'existence d'un monopole, ou d'un oligopole.

Proposition 3:

Nous proposons que, en ce qui concerne le service de taxi à l'aéroport de Dorval, aucun privilège ou faveur particulière soit accordé à une compagnie particulière.

4 Respect de la juridiction municipale

Attendu que le taxi est de juridiction municipale en majeure partie.

Attendu les efforts des municipalités pour procurer une organisation efficace à l'industrie du taxi.

Attendu que le non-respect intégral de cette juridiction municipale risque de causer de graves préjudices aux chauffeurs et à l'industrie du taxi.

Proposition 4:

Nous proposons que le gouvernement fédéral s'efforce de respecter intégralement la juridiction municipale sur le taxi. Et de ce fait, nous proposons que le gouvernement fédéral oblige tout taxi desservant l'aéroport à respecter la juridiction municipale et à posséder un permis municipal d'exploitation d'un auto-taxi.

B. Solutions concrètes:

A partir de la critique du service de transport à l'aéroport présentée dans la première partie de ce mémoire, et en référence aux principes de base qu'on vient d'élaborer, nous voulons présenter certaines solutions un peu plus concrètes.

1. AUTHORISED MUNICIPAL PERMITS

In view of the fact that we have proposed that only auto-taxis provided with a municipal permit be authorized to pick-up passengers at the airport.

And whereas the Dorval airport is located on Montreal Island, it goes without saying that any taxi operating on Montreal Island and provided with a municipal permit may efficiently operate on the airport territory.

Whereas the Quebec Transport Board Act (Art. 27) exercises a firm control over the issuing of taxi permits over the whole of Montreal Island and limits that number either to the permits already issued or to one auto-taxi per 400 inhabitants, this control permits the Board to make sure that no abuse be perpetrated as to the issuance of taxi permits,

Whereas in the very near future the Law concerning "The Urban Community of Montreal" (Bill 75) will make it possible to make uniform the regulations concerning the auto-taxis over the whole of Montreal Island, thus making the island into one coherent Unit,

Whereas we may ask ourselves if a taxi coming from outside Montreal Island and having the right to pick-up passengers at Dorval Airport, could ensure his passenger a return to Montreal without bother and over the shortest route, it cannot be expected that such a driver has a thorough knowledge of Montreal. However, the Montreal taxi driver very rapidly acquires a thorough knowledge of the whole territory of Montreal Island and of its suburbs by his numerous trips outside the island,

Proposal No. 5:

We propose that only the auto-taxis provided with a municipal permit of Montreal Island be authorized to pick-up passengers at Dorval airport.

2. WAITING STATIONS

Whereas quite possibly 80% of the persons making use of the Airport go to or come from the city of Montreal,

Whereas the taxis of the city of Montreal and the taxis of other municipalities of the island, each in their municipality, are most able to serve the customers efficiently,

Suggestion No. 6:

We suggest that the airport management establish two clearly distinct waiting stations: one for the Montreal taxis and one for the taxis from the other cities on Montreal Island.

1. PERMIS MUNICIPALUX AUTORISÉS

Attendu que nous avons proposé que seules les autos-taxis munies d'un permis municipal soient les seules autorisées à prendre des passagers à l'aéroport.

Attendu que l'aéroport international de Dorval est situé sur l'île de Montréal et qu'il va de soi que tout taxi opérant sur l'île de Montréal et muni d'un permis municipal peut opérer efficacement sur le territoire de l'aéroport.

Attendu que la loi de la Régie de transport du Québec (Art. 27) exerce un contrôle sévère sur l'émission de permis de taxis sur toute l'île de Montréal et limite ce nombre soit aux permis déjà émis ou à une auto-taxi par 400 habitants. Ce contrôle permet d'assurer qu'aucun abus ne soit effectué quant à l'émission de permis de taxis.

Attendu que très prochainement, la loi sur «La communauté urbaine de Montréal» (Bill 75) permettra d'uniformiser les réglementations des autos-taxis sur toute l'île de Montréal, faisant ainsi de l'île un tout cohérent.

Attendu qu'on peut se demander si un taxi venant de l'extérieur de l'île de Montréal et ayant le droit de prendre des passagers à l'aéroport de Dorval, pourrait assurer à son passager un retour vers Montréal sans encombre et dans le plus court chemin. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un tel chauffeur ait une connaissance approfondie de Montréal. Mais le chauffeur de taxi de Montréal acquiert très rapidement une connaissance approfondie de tout le territoire de l'île de Montréal et de sa banlieue par ses nombreux voyages vers l'extérieur de l'île.

Proposition 5:

Nous proposons que seules les autos-taxis munies d'un permis municipal de l'Île de Montréal soient autorisées à prendre des passagers à l'aéroport de Dorval.

2. POSTES D'ATTENTE

Attendu que très possiblement, 80% des usagers de l'aéroport se dirigent ou proviennent de la ville de Montréal.

Attendu que les taxis de la ville de Montréal et les taxis des autres municipalités de l'île sont, chacun dans leur municipalité, les plus aptes à desservir efficacement la clientèle.

Proposition 6:

Nous proposons que la direction de l'aéroport instaure deux postes d'attente bien distincts: un pour les taxis de Montréal, un second pour les taxis des autres villes de l'Île de Montréal.

Suggestion No. 7:

We suggest that the Airport Management appoint inspectors with the duty to facilitate the service to customers, by directing them to the waiting station that is appropriate to their destination.

Whereas the Airport serves customers with varying demands, tastes and income.

We suggest that a true limousine service should exist at the Airport (of the quality of a Cadillac automobile) for those whose budgets permit it (VIP). That service should operate when called, and without soliciting.

3. GUARANTIES OF SERVICE

Whereas the island of Montreal has more than 5,000 auto-taxis and, as mentioned previously, a minimum of 25% of the drivers (or approximately 1,250) are at all times ready to service the Dorval Airport,

Whereas to a large majority the auto-taxis are equipped with a radio system tied to a telephone exchange. These telephone exchanges, for a better service, are equipped with a large number of telephones with a direct line to the four corners of the city. In case of a mishap, an emergency, information, the driver is able to use his radio or telephones and contact the person in charge of the service,

We believe that the Montreal taxis are easily able to ensure an efficient service and a guaranteed service to the Airport. On the other hand, whereas the Airport management is trying to constantly improve the transportation service over land,

Suggestion No. 8:

We suggest that a person in charge of land transportation by taxi at the airport, cooperate with the telephone exchanges for taxis to guaranty the taxi service to the airport.

That person in charge could take measures concerning the flow of users, by consulting the time schedules of the arrivals. He could warn the various telephone exchanges in advance of the exact time of the next plane arriving, who could then announce such time over the network. This system is presently in effect at Central Station. It also was effective at the Terre Des Hommes. These telephone exchanges have motorized inspectors that patrol the city and warn their exchanges of the various points where crowds gather (during sports events, cultural events, or others...), thus ensuring service within a maximum period of 10 minutes.

Suggestion No. 9:

We suggest that the Airport management publish the daily arrival times in the form of pamphlets.

Proposition 7:

Nous proposons que la direction de l'aéroport nomme des inspecteurs chargés de faciliter le service à la clientèle en orientant celle-ci vers le poste d'attente approprié à sa destination.

Attendu que l'aéroport dessert une clientèle aux exigences, goûts et revenus variés.

Nous suggérons qu'il puisse exister à l'aéroport un véritable service de limousines (de la qualité d'une auto de marque Cadillac) pour ceux dont le budget le permet (VIP). Ce service devra fonctionner sur appel, et sans sollicitation.

3. GARANTIES DE SERVICE:

Attendu que l'île de Montréal compte plus de 5,000 autos-taxis et que, tel que mentionné précédemment, un minimum de 25% des chauffeurs (soit environ 1,250) sont en tout temps prêts à desservir l'aéroport de Dorval.

Attendu qu'en grande majorité l'ensemble des autos-taxis sont équipés d'un système de radio relié à une centrale téléphonique. Pour un meilleur service, ces centrales téléphoniques sont pourvues d'un grand nombre de téléphones avec ligne directe aux quatre coins de la ville. En cas d'urgence, de panne, de renseignement, le chauffeur peut se servir de son radio ou des téléphones et communiquer avec les préposés au service.

Nous croyons que les taxis de Montréal peuvent facilement assurer un service efficace et garanti à l'aéroport. D'autre part, attendu que la direction de l'aéroport cherche à améliorer sans cesse son service de transport terrestre.

Proposition 8:

Nous proposons qu'un préposé au transport terrestre par taxi à l'aéroport collaboré avec les centrales téléphoniques de taxis pour garantir le service de taxi à l'aéroport.

Ce préposé pourra prévoir, en consultant les horaires des arrivées, l'affluence des usagers. Il pourra prévenir à l'avance les différentes centrales téléphoniques qui s'empresseront d'annoncer sur les ondes l'heure exacte de la prochaine arrivée. Ce système est actuellement en vigueur à la gare centrale. Il fonctionnait également à Terre des Hommes. Ces centrales téléphoniques ont des «inspecteurs» motorisés qui patrouillent la ville et préviennent leurs centrales des différents points d'affluence (lors de manifestations sportives, culturelles ou autres...), assurant ainsi un service dans un délai maximum de 10 minutes.

Proposition 9:

Nous proposons que la direction de l'aéroport publie sous forme de pamphlets les horaires quotidiens des arrivées.

The drivers will obtain these time tables, as is presently the practice at the Montreal railroad stations.

Suggestion No. 10

We suggest that the Airport management publish the compilation of the statistical data establishing by hour, by day and by season, the number of travellers, both by air and by land.

These statistical data will greatly help in improving the service to the customers.

4. QUALITY OF THE DRIVERS AND OF THE AUTO-TAXIS

Whereas the quality of the drivers and of the auto-taxis of Montreal is already ensured by numerous regulations of the municipality (2745) and by a long experience in serving numerous and demanding customers, the drivers of taxis in Montreal are apt to give excellent service at the Dorval Airport.

Whereas the customers and the Airport management may have special demands:

Suggestion No. 11:

We suggest that the airport management publish its standards of quality with respect to the quality of the drivers (clothing, courtesy, etc.) and the quality of the auto-taxis (cleanliness, outside appearances, etc.).

Suggestion No. 12:

We suggest that the airport management appoint an inspector charged with the duty to enforce these standards by admitting to the airport only the vehicles and drivers that comply with them.

5. SAFETY OF THE VEHICLES

Whereas the municipal regulations of the city of Montreal provide already a control over the correct functioning of the auto-taxis,

Whereas the taxi drivers have an interest in the perfect safety of their work tool,

Whereas the regulations of the other municipalities of the island may not have the same requirements as those of the city of Montreal,

Whereas the Airport management is trying to ensure the safety of the persons using the airport,

Suggestion No. 13:

We suggest that no taxi be authorized to serve the airport unless it has undergone a semi-annual provincial inspection.

Les chauffeurs verront à se procurer ces horaires, comme cela se pratique actuellement aux gares de Montréal.

Proposition 10:

Nous proposons que la direction de l'aéroport effectue et publie la compilation de statistiques établissant par heures, par jours et par saisons l'affluence des voyageurs, tant aériens que terrestres.

Ces statistiques aideront sûrement à améliorer le service et la clientèle.

4. QUALITÉ DES CHAUFFEURS ET DES AUTO-TAXIS

Attendu que la qualité des chauffeurs et des autos-taxis de Montréal est déjà assurée par une nombreuse réglementation municipale (2745), et par une longue expérience à servir une clientèle nombreuse et exigeante, les chauffeurs de taxi de Montréal sont aptes à donner un excellent service à l'aéroport de Dorval.

Attendu que la clientèle et la direction de l'aéroport peuvent avoir des exigences particulières.

Proposition 11:

Nous proposons que la direction de l'aéroport rende publiques ses normes de qualité en ce qui touche la qualité des chauffeurs (tenue vestimentaire, courtoisie, etc.) et la qualité des auto-taxis (propreté, aspects extérieurs, etc.).

Proposition 12:

Nous proposons que la direction de l'aéroport désigne un inspecteur chargé de faire respecter ces normes en admettant à l'aéroport uniquement les véhicules et chauffeurs qui s'y conforment.

5. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Attendu que la réglementation municipale de la ville de Montréal prévoit déjà un contrôle du bon fonctionnement des auto-taxis.

Attendu que les chauffeurs de taxi ont intérêt à ce que leur instrument de travail soit d'une parfaite sécurité.

Attendu que les règlements des autres municipalités de l'île peuvent ne pas avoir les mêmes exigences que celles de la ville de Montréal.

Attendu que la direction de l'aéroport cherche à assurer la sécurité des usagers de l'aéroport.

Proposition 13:

Nous proposons qu'aucun taxi ne soit autorisé à desservir l'aéroport à moins d'avoir subi l'inspection provinciale bi-annuelle.

6. CONTROL OVER THE LIABILITY OF THE DRIVERS

Whereas the municipal regulations prescribe already certain obligations upon the drivers to that effect,

Whereas it is very easy for the customer to identify the driver, thanks to the photo, name and driver's number, affixed inside the taxi,

Whereas a customer may neglect to make such identification,

Suggestion No. 14:

We suggest that, to ensure the safety of the customer, the Airport management designate a person in charge of recording the licence number and the hour of departure of every taxi leaving the Airport, as is done at the various railroad stations in Montreal.

7. RATES

Whereas the granting of the land service of the Dorval Airport will increase the revenue of the taxi drivers by the simple fact of the increase in passengers and by the fact that the taxis will no longer return from the Airport without passengers as is presently the case.

Suggestion No. 15:

We suggest that the Taxi Service to the Dorval Airport be rendered on the basis of the Taximeters of the City of Montreal, which suggestion could, on a short term basis, lower the expenses of the persons using the Airport, and, on a medium term basis, stabilize these expenses rather than increase them, as recently was the case.

8. COST OF THE CONCESSION

Whereas the Dorval Airport is public territory, the deficits of which are covered by the taxes paid by the taxpayers, Whereas the amount of \$60,000 presently paid by Murray-Hill, easily equals the police costs incurred by the Airport to ensure the exclusiveness of Murray-Hill,

Whereas the taxi drivers of Montreal, in gasoline taxes alone, contribute to the extent of several million dollars to the Federal revenue,

Whereas it is desirable that the Federal government actively participate in the taxi service to the Airport,

Whereas any other solution would demand excessive administration expenses,

Suggestion No. 16:

We suggest that the Federal Government assume the whole cost of that concession.

6. CONTRÔLE DE LA RESPONSABILITÉ DES CHAUFFEURS

Attendu que les règlements municipaux prescrivent déjà certaines obligations aux chauffeurs à cet effet. Attendu qu'il est très facile au client d'identifier le chauffeur grâce à la photographie, nom et numéro du chauffeur affichés dans chaque taxi.

Attendu qu'un client peut négliger de procéder à cette identification.

Proposition 14:

Nous proposons que pour assurer la sécurité du client, la direction de l'aéroport désigne un préposé chargé d'enregistrer le numéro d'immatriculation et l'heure de départ de chaque taxi qui quitte l'aéroport, comme cela se fait déjà aux diverses gares de Montréal.

7. TARIFS

Attendu que l'octroi du service terrestre de l'aéroport de Dorval augmentera le revenu des chauffeurs de taxi, par le simple fait de l'augmentation de la clientèle et par le fait que les taxis ne reviendront plus de l'aéroport sans passagers comme cela se produit actuellement.

Proposition 15:

Nous proposons que le service de taxis à l'aéroport de Dorval s'effectue sur la base des tarifs des taximètres de la ville de Montréal, proposition qui à court terme pourra réduire les dépenses des usagers de l'aéroport et, à moyen terme, stabiliser ces dépenses plutôt que de les augmenter comme cela s'est produit récemment.

8. COÛT DE LA CONCESSION

Attendu que l'aéroport de Dorval est un territoire public, dont les déficits sont comblés par les taxes des contribuables.

Attendu que le montant de \$60,000 actuellement déversé par Murray-Hill équivaut facilement aux frais de police encourus par l'aéroport pour assurer l'exclusivité à Murray-Hill. Attendu que les chauffeurs de taxi de Montréal contribuent, seulement en taxe sur l'essence, pour plusieurs millions de dollars au revenu du fédéral.

Attendu qu'il est souhaitable que le gouvernement fédéral participe activement au service de taxi à l'aéroport.

Attendu que toute autre solution exigerait des frais d'administration trop élevés.

Proposition 16:

Nous proposons que le gouvernement fédéral assume la totalité du coût de cette concession.

9. OBLIGATORY CONSULTING COMMITTEE

Whereas the taxi service to the Airport cannot efficiently be organized without the active participation of the persons planning that service,

Suggestion No. 17:

We suggest that an obligatory consulting committee be formed, consisting of representatives of The Airport Management and of three representatives of The Taxi Liberation Movement.

Suggestion No. 18:

We suggest that that Committee's task be to specify the manners of application of the proposals of the MLT and to study the proposals of The Taxi Drivers.

10. STE-SCHOLASTIQUE

Whereas the Ste-Scholastique Airport, as well as the other airports are public territory,

Whereas each airport has its own particular features,

Suggestion No. 19:

We suggest that MLT's principles and proposals with respect to the Dorval Airport for the organization of the Land transportation by automobile vehicles be used as a basis for the study of such organization.

Suggestion No. 20:

We suggest that an obligatory consulting committee be formed at each of these Airports, consisting of representatives of management and of the Taxi Drivers involved.

TAXI LIBERATION MOVEMENT—(MLT)

December, 1969.

9. COMITÉ OBLIGATOIREMENT CONSULTATIF

Attendu que le service de taxi à l'aéroport ne peut s'organiser efficacement sans la participation active des principaux artisans de ce service.

Proposition 17:

Nous proposons que soit formé un comité obligatoirement consultatif, composé de représentants de la direction de l'aéroport et de trois représentants du mouvement de libération du taxi.

Proposition 18:

Nous proposons que ce comité ait pour mandat de préciser les modalités d'application des propositions du MLT et d'étudier les propositions des chauffeurs de taxi.

10. STE-SCHOLASTIQUE

Attendu que l'aéroport de Ste-Scholastique ainsi que les autres aéroports sont des terrains publics.

Attendu que chaque aéroport a ses particularités propres.

Proposition 19:

Nous proposons que les principes et propositions du MLT en regard de l'aéroport de Dorval servent de base d'étude pour l'organisation du transport terrestre par véhicules automobiles.

Proposition 20:

Nous proposons qu'à chacun de ces aéroports soit formé un comité obligatoirement consultatif, composé de représentants de la direction et des chauffeurs de taxis concernés.

Mouvement de Libération du Taxi-MLT
Décembre 1969.

APPENDIX "E"

APPENDICE «E»

TAXIS LASALLE (1964) INC.
L'ASSOCIATION DE TAXIS LASALLE
L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE
TAXIS DE MONTRÉAL

Taxis Lasalle (1964) Inc.
L'Association de Taxis Lasalle
L'Association des Propriétaires de Taxis de
Montréal

Memorandum submitted to the Members of the Caucus Committee of Federal Liberal Members of Parliament, who are studying the situation regarding Transportation at the Montreal International Airport (Dorval).

MÉMOIRE soumis aux membres du comité du caucus des députés libéraux fédéraux, chargé d'étudier la situation du Transport à l'aéroport international de Montréal (Dorval)

Taxis LaSalle (1964) Inc. is the company that administers the taxis services in common of the Association de Taxis Lasalle; its president is Mr. Gérard Brunet, himself a former taxi driver.

The Association de Taxis Lasalle groups the owners and drivers of taxis who operate their enterprise under the name "Lasalle"; it and the Diamond Taxis Association are the most important taxi associations in Montreal. Its president is Mr. Gérard Brunet; the Association de Taxis Lasalle groups, exclusively, about 1,300 taxi vehicles.

The Association des Propriétaires de Taxis de Montréal, groups the principal owners of taxis in Montreal; its spokesman, Mr. Marcel Lapierre, who was its president for several years, has himself been a driver-owner of taxis in Montreal for 40 years.

The present memorandum aims only at summing up the contentions expressed at the interview of Tuesday, November 26, 1968, with the members of the Committee, in Ottawa.

The undersigned take advantage of this opportunity to warmly thank Mr. J. A. Mongrain, member for Trois Rivières, president of the Committee, for the pleasant but firm manner in which he directed the deliberations during the meeting; the undersigned were agreeably surprised to note the important role played by the members of your committee in the search for a solution to this important problem; it would be an advantage if the efforts put forth by the parliamentary members of such committee were known to the general public. Too often the news agencies give the idea that such committee members are little concerned with the administration of public affairs.

Last Tuesday's meeting convinced us that the contrary is the case.

We sum up our contentions as follows:

Taxis Lasalle (1964) Inc. est la compagnie qui administre les services de taxis en commun des membres de l'Association de Taxis Lasalle; son président est M. Gérard Brunet, lui-même ancien chauffeur de taxi.

L'Association de Taxis Lasalle groupe les propriétaires et conducteurs de taxis qui opèrent leur entreprise sous la marque de commerce «Lasalle»; elle constitue avec l'Association de Taxis Diamond, les deux plus importantes associations de taxis à Montréal: son président est M. Gérard Brunet; l'Association de Taxis Lasalle groupe à elle seule environ 1300 véhicules-taxis.

L'Association des Propriétaires de Taxis de Montréal groupe les principaux propriétaires de taxis de Montréal: son porte-parole, M. Marcel Lapierre, qui en a été le président durant plusieurs années, est lui-même un conducteur-propritaire de taxis à Montréal depuis 40 ans.

Le présent mémoire entend seulement résumer les prétentions exprimées lors de l'entrevue de mardi le 26 novembre 1968 avec les membres du comité à Ottawa.

Les soussignés profitent de l'occasion pour remercier chaleureusement M. J. A. Mongrain, député des Trois-Rivières, président du comité, pour la façon agréable et ferme avec laquelle il a dirigé les délibérations lors de cette rencontre: les soussignés ont été agréablement surpris de constater le rôle important joué par les membres de votre comité dans la recherche d'une solution à cet important problème: il y aurait avantage à ce que les efforts déployés par les députés-membres de tels comités soient connus du grand public: trop souvent les agences de nouvelles portent à croire que ceux-ci se préoccupent trop peu de l'administration de la chose publique.

La rencontre de mardi dernier nous a convaincus du contraire.

Nous résumons nos prétentions de la façon suivante:

1. *The Dorval Problem*

The problem that arose at the Dorval airport is a problem of frustration; it is a latent problem that has been brewing for many years; now it has erupted into the spotlight.

Earning one's living at the wheel of a taxi is a thankless task, and a difficult one; it involves long hours of work, periods of waiting, risks and an investment that is sometimes a heavy burden for people in the small income bracket.

The taxi driver who takes a passenger to the airport and finds himself refused the right to take other passengers back, if he finds them there, feels disappointed and persecuted; he cannot consent to being refused the only means he has of earning his living, or to having that means restricted; and this is the more true because he is a helpless witness to the exercise of a privilege by a transportation enterprise—Murray Hill—whose financial means are necessarily superior to his own.

The frustration is shared by all taxi drivers who go to the airport, whether they be from Montreal, from Verdun or from any other municipality in Metropolitan Montreal.

2. *The Solution*

In our view, it is not at all a question of deviating from the contract awarded to the Murray Hill Transport firm.

We understand very well that an international airport of the size of the one at Dorval must be assured of adequate service at all hours of the day and night.

That is not the problem; the problem lies in the fact of permitting thousands of taxi drivers—there are about 25,000 in Metropolitan Montreal—to exercise *fully and completely* their trade.

The solution is to permit the taxi drivers who visit Dorval for the purpose of setting down passengers, *to return from Dorval with one or several passengers*, if they find there people who wish to return by auto-taxi.

This solution will in no way affect the rights of the Murray Hill concessionaires, and still less the efficiency of the transportation service at the airport; on the contrary, such a system would have the effect of improving the quality of the service by increasing the number of vehicles available and reducing the cost of taxi trips at the airport.

In practice it would be relatively easy for the Minister of Transport to provide at the airport some space reserved for taxis bringing passengers to the airport; such space would

1° *Le problème de Dorval*

Le problème qui a surgi à l'aéroport de Dorval est un problème de frustration: c'est un problème latent qui couvait depuis de nombreuses années: il a maintenant éclaté au grand jour.

Gagner sa vie au volant d'une auto-taxi est une tâche ingrate et difficile: cela comporte des heures de travail longues: des risques, des périodes d'attente, un investissement parfois lourd pour des gagne-petits.

Le conducteur de taxis qui conduit un passager à l'aérogare et qui se voit refuser le droit de ramener des passagers, s'il s'en trouve sur place, se sent déçu et persécuté: il ne peut accepter que le seul moyen qu'il a de gagner sa vie lui soit ainsi refusé ou restreint: d'autant plus qu'il assiste impuissant, à l'exercice d'un privilège par une entreprise de transport—Murray Hill—dont les moyens financiers sont nécessairement supérieurs aux siens.

Cette frustration elle est partagée par tout conducteur de taxi qui se rend à l'aérogare, qu'il soit de Montréal, de Verdun ou de toute autre municipalité du Montréal métropolitain.

2° *La solution*

Selon nous, il ne s'agit nullement de déroger au contrat octroyé à l'entreprise Murray Hill Transport.

Nous comprenons fort bien qu'un aéroport international de l'envergure de celui de Dorval doit être assuré d'un service de transport adéquat à toute heure du jour et de la nuit.

Le problème n'est pas là: il réside dans le fait de permettre à des milliers de conducteurs de taxis—ils sont environ 25,000 dans le Montréal métropolitain—de pouvoir exercer *pleinement et entièrement* le métier qui est le leur.

La solution à ce problème est de permettre aux conducteurs de taxis qui se rendent à Dorval déposer des voyageurs, *de pouvoir revenir de Dorval avec un ou des voyageurs* s'il s'en trouve sur place désireux de revenir par auto-taxi.

Cette solution n'affectera nullement les droits des concessionnaires Murray Hill et encore moins l'efficacité du service de transport à l'aérogare: au contraire, un tel système aura pour effet d'améliorer la qualité du service en augmentant le nombre de véhicules de transport disponibles, et de réduire le coût des courses en taxi à l'aéroport.

En pratique, il serait relativement facile au Ministre des Transports d'aménager à l'aéroport, un espace réservé aux taxis amenant des passagers à l'aérogare, espace qui constitue-

constitute a taxi stand in common, where, let us say, 20 or 25 vehicles could line up facing the main exits from the building, and where passengers could easily gain access to such services.

The police who are at present keeping law and order at the airport could, just as the ones in Montreal do, look after the enforcement of appropriate regulations that would necessarily be adopted, concerning such things as the cleanliness of vehicles, proper maintenance, discipline, etc.

The solution proposed would not, we think entail any special surveillance.

Formerly in Montreal the large taxi centres had their own stations situated in the streets of the metropolis; such stations, or stands, were granted by the City to the central organizations. In recent years, the authorities decided to make all these stations public, that is to say, stations in common, for the benefit of all the taxi drivers. Thus a station located opposite the Windsor Hotel has five spaces; the first five taxis can take up their positions there, and as long as the first has not left the site, nobody else can take up a position there.

The same situation could prevail at the airport, so that there would be separate stations for the autobuses, the taxis and the limousines.

3 Jurisdiction

Some people think they see in this matter a problem of jurisdiction.

We submit that there is no such problem.

At present the taxi situation in Montreal and environs is as follows: a Montreal taxi, for example can take a passenger in Montreal and drive him anywhere in the suburbs without any additional permit. The situation is the same for a taxi in Verdun, Westmount, or elsewhere.

However, on the return trip, such a taxi cannot take a passenger in the neighbouring municipality, to bring him or her, let us say, to Montreal.

The reason for this is that the municipalities—it is they that have jurisdiction in the matter of transportation by taxi—have nearly all adopted a regulation reserving that right for taxis, whose owners, for drivers who reside in these respective municipalities.

If the municipalities had not adopted regulations forbidding this practice, then of course any taxi from a neighbouring municipality would be free to go and take passengers within the limits of the other municipality.

Now, this is precisely the case in the Dorval airport.

rait un poste de taxis en commun, où disons 20 ou 25 voitures pourraient se ranger, face aux sorties principales de l'immeuble, et où les voyageurs pourraient facilement avoir accès à leurs services.

Les policiers actuellement chargés du bon ordre à l'aéroport pourraient, comme le font ceux de Montréal, voir à la mise en force de la réglementation appropriée qui devra nécessairement être adoptée, tel que propreté du véhicule, bon état de l'entretien, discipline, etc.

La solution proposée ne comporterait selon nous aucune surveillance particulière.

Autrefois à Montréal, les grandes centrales de taxis possédaient bien à elles des postes sis dans les rues de la métropole: ces postes étaient octroyés aux centrales par la Ville. Depuis quelques années, les autorités ont décidé de rendre tous ces postes publics, c'est-à-dire en commun pour le bénéfice de tous les conducteurs de taxis. Ainsi tel poste sis face à l'hôtel Windsor compte 5 espaces: les 5 premières autos-taxis peuvent y prendre place, et tant et aussi longtemps que la première n'aura pas quitté les lieux, personne d'autre ne pourra y prendre place.

La même situation pourrait prévaloir à l'aéroport, de sorte qu'il y aurait des postes séparés pour les autobus, les voitures-taxis et les limousines.

3° La juridiction

Certaines personnes croient voir dans cette affaire un problème de juridiction.

Nous soumettons qu'il n'en existe aucun.

Actuellement la situation du taxi à Montréal et la banlieue est la suivante: un taxi de Montréal, par exemple, peut prendre un voyageur à Montréal et le conduire partout en banlieue sans permis additionnel. C'est la même situation pour un taxi de Verdun, Westmount ou ailleurs.

Au retour toutefois, un tel taxi ne peut prendre un passager dans la municipalité voisine pour le ramener, disons, à Montréal.

La raison en est que les municipalités—qui ont la juridiction sur le transport en taxi—ont presque toutes adopté une réglementation réservant ce droit aux taxis dont les propriétaires ou conducteurs résident dans leur municipalité réciproque.

Si les municipalités n'avaient pas adopté de règlement interdisant cette pratique, il va sans dire que tout taxi d'une municipalité voisine serait libre d'aller prendre des passagers dans les limites de cette autre municipalité.

Or c'est précisément le cas de l'aéroport de Dorval.

The Dorval airport territory is considered to be Federal territory. It is an enclave, in the Town of Dorval, and its entire administration devolves upon the Federal authority, to the exclusion of the Town of Dorval.

If the Department of Transport, which is responsible for the administration of the territory, permits taxis from peripheral municipalities—who already arrive to deliver passengers to the Airport—to take passengers for the trip back, then that would be a procedure that no law prohibits, and which poses no problem of jurisdiction.

4 Provincial Permits

Much has been made of the contention that to permit taxis to take passengers at the airport, the taxis should hold provincial permits (Quebec) permitting them to practice transportation between municipalities.

No law makes any provision in this regard.

It is perhaps an oversight in the law; but it is law: only municipalities in the Province of Quebec have jurisdiction over auto-taxis, that is to say, over trips by automobiles with meters.

Moreover, if such a permit proved to be necessary, it would be incumbent upon the owner of the taxis to get such a permit, and it would be their responsibility to do so, and not the responsibility of any other party.

We attach to this memorandum photocopies of letters and resolutions from the municipalities of Metropolitan Montreal that have declared themselves in favour of our claims on behalf of their citizens who are proprietors, or drivers, of taxis.

We assure you of our high esteem.

Montreal, November 29, 1968

Le territoire de l'aéroport de Dorval est considéré comme territoire fédéral: c'est une enclave, dans la ville de Dorval, dont l'administration entière est dévolue à l'autorité fédérale à l'exclusion de la Ville de Dorval.

Si le Ministère des Transports responsable de l'administration de ce territoire, permet aux taxis des municipalités de banlieue—qui viennent déjà déverser des passagers à l'aéroport—de prendre des voyageurs sur la voie du retour, c'est là que façon de procéder qu'aucune loi n'interdit et qui ne pose aucun problème de juridiction.

4° Un permis provincial

On a fait état que pour permettre aux autos-taxis de prendre des passagers à l'aéroport, ces derniers devraient être porteurs d'un permis provincial (Québec) leur permettant de faire du transport entre municipalités.

Il n'existe aucune disposition d'aucune loi en ce sens.

C'est peut-être une lacune dans la loi, mais c'est la loi: seules les municipalités au Québec ont juridiction sur les autos-taxis, c'est-à-dire sur les courses en auto avec compteur.

D'ailleurs si un tel permis s'avérait nécessaire, il incomberait aux propriétaires de taxis de se le procurer et ce serait leur responsabilité de le faire et non celle de personne autre.

Nous joignons au présent mémoire photocopie des lettres et résolutions des municipalités du Montréal métropolitain qui se sont déclarées solidaires de nos revendications au nom de leurs administrés, propriétaires ou conducteurs de voitures-taxis.

Nous vous prions de croire à notre haute considération.

Montréal, 29 novembre 1968

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

Publ.
FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

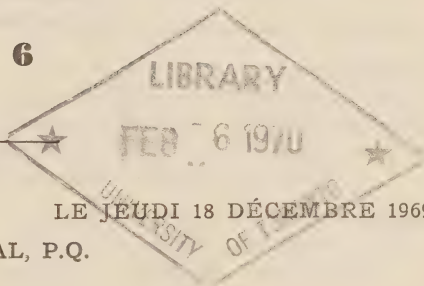
MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 6

THURSDAY, DECEMBER 18, 1969
MONTREAL, P.Q.

LE JEUDI 18 DÉCEMBRE 1969



Respecting

Ground transportation at airports
in Canada

Concernant

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Forrestall,

Godin,
Guay (Lévis),
Horner,
La Salle,
Mazankowski,
Portelance,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Pringle,
Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Trudel,
Valade—20.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, December 18, 1969

(14)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lesard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London East), Trudel—(16).

Witnesses: From Murray Hill Limousine Service Ltd.: Mr. Guy Gagnon, Advocate; Mr. Charles Hershorn, President.

Mr. Gagnon tabled with the Clerk a portfolio of photographs showing the type of vehicles utilized by Murray Hill and the facilities this Company provides the public.

It was moved by Mr. Horner,

Resolved,—That the rate comparison between Veteran Taxi and Murray Hill Limousine Service Limited be appended to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix "F").

At 12.00 noon, with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 2.00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

(15)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 2.05 p.m., the Chairman Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London East), Trudel—(16).

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 18 décembre 1969.

(14)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h.30. Le président, M. H.-Pit Lesard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London-Est), Trudel—(16).

Témoins: De Murray Hill Limousine Service Ltd.: M. Guy Gagnon, avocat; M. Charles Hershorn, président.

M. Gagnon remet au greffier une série de photographies montrant le type de véhicules utilisés par Murray Hill et les installations que la compagnie met à la disposition du public.

Sur une proposition de M. Horner,

Il est décidé,—que la comparaison du tarif entre le taxi Veterans et Murray Hill Limousine Service Ltd. soit annexée aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (Voir Appendice «F»).

A midi, au cours de l'interrogatoire des témoins, la séance du Comité est levée jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(15)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 2h.05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London Est), Trudel—(16).

Witnesses: Same as the morning sitting with the addition of the following: *From the "Fédération canadienne des associations indépendantes"*: Mr. Lucien Tremblay, President; *From the "Association des employés de l'industrie du taxi"*: Mr. Guy Vincent, President; *From the "Syndicat des propriétaires de taxi"*: Mr. Claude Béland, Advocate; *From the City of Dorval*: Mr. Maurice R. Marcotte, Advocate for the City and Mr. Sarto Desnoyers, Mayor.

The questioning of witnesses from Murray Hill resumed.

On motion of Mr. Skoberg,

Agreed,—That the Chairman obtain information from the New York Board of Estimate as to whether taxis in New York were, in fact, incapable of guaranteeing available taxis at the airport during certain times, necessitating a change in the City's position.

On motion of Mr. Benjamin,

Resolved,—That the brief submitted by Murray Hill Limousine Service Ltd., be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix "G").

The Committee agreed to Mr. Vincent supplying the list of Members in the two Associations and also copies of the correspondence exchanged with the Department of Transport and also documents to substantiate proof that Murray Hill overcharges contrary to its published rates.

The Chairman thanked the witnesses and they were excused.

It was moved by Mr. Forrestall,

Resolved,—That the briefs presented by "La Fédération Canadienne des Associations Indépendantes (F.C.A.I.)", "L'Association des Chauffeurs de l'Industrie du Taxi Incorporé (F.C.A.I.)" and the "Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal" be printed as appendices to this

Témoins: Les mêmes que ce matin et les témoins suivants: De «*La Fédération Canadienne des associations indépendantes*»: M. Lucien Tremblay, président; de l'«*Association des employés de l'industrie du taxi*»: M. Guy Vincent, président; du «*Syndicat des propriétaires de taxi*»: M. Claude Béland, avocat; de la *Cité de Dorval*: M. Maurice R. Marcotte, avocat pour la Cité et M. Sarto Desnoyers, maire.

On reprend l'interrogatoire des témoins de Murray Hill.

Sur une proposition de M. Skoberg,

Il est convenu—Que le président demande au *New York Board of Estimate* (Commission d'évaluation de New York) s'il est vrai que les compagnies de taxi ont été incapables, à New York, d'assurer à certains moments la présence de taxis à l'aéroport, forçant ainsi la ville à modifier son attitude.

Sur une proposition de M. Benjamin,

Il est décidé,—que le mémoire présenté par *Murray Hill Limousine Service Ltd.* soit imprimé en annexe aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (Voir Appendice "G").

Les membres du Comité acceptent que M. Vincent fournisse la liste des membres des deux associations et aussi les copies de la correspondance échangée avec le ministère des Transports et les documents pour étayer la preuve que Murray Hill contrairement au tarif publié, majore ses prix.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Sur une proposition de M. Forrestall,

Il est décidé,—que les mémoires présentés par «*La Fédération canadienne des associations indépendantes (F.C.A.I.)*», l'«*Association des chauffeurs de l'industrie du taxi incorporée (F.C.A.I.)*» et le «*Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal*» soient imprimés en annexe

day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendices "H" and "I" respectively).

The Committee agreed to Mr. Béland forwarding to it, copies of judgements rendered in cases of taxi drivers charged with violating regulations pertaining to the unlawful pick up of fares at Dorval International Airport.

The Chairman thanked the witnesses, they were excused and he then introduced officials of the City of Dorval.

Mayor Sarto Desnoyers, Mayor of the City made oral representations to the Committee and he was questioned, assisted by the Advocate for the City of Dorval.

The Chairman thanked the witnesses for the Evidence given and announced that the presentation of the City of Dorval marked the end of the hearings in Montreal. He thanked the Companies and Associations for the briefs presented to the Company.

At 6.05 p.m., on motion of Mr. Pringle,

Resolved,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (Voir Appendices «H» et «I»).

Les membres du Comité acceptent que M. Béland fasse communiquer des copies de jugements rendus à l'endroit de chauffeurs de taxis accusés d'avoir violé le règlement en prenant illégalement des clients à l'aéroport international de Dorval.

Le président remercie les témoins et leur permet ensuite de se retirer. Il présente ensuite les témoins de la Cité de Dorval.

Son Honneur le maire Sarto Desnoyers, fait des représentations verbales au Comité et ensuite, avec l'aide de l'avocat de la Cité de Dorval, il répond aux questions des députés.

Le président remercie les témoins et annonce que le témoignage de la Cité de Dorval marque la fin des audiences à Montréal. Il remercie les sociétés et associations d'avoir présenté les mémoires au Comité.

A 6h.05 du soir, sur une proposition de M. Pringle,

Il est décidé,—que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 18 décembre 1969

● 0943

Le président: Chers amis, nous avons quorum. Ce matin, nous avons à l'étude un mémoire qui va nous être présenté par la compagnie Murray Hill et je demanderais aux représentants de la Murray Hill, M. Charles Hershorn, M. Ernest Buller, de venir ici.

Une voix: M. Buller n'est pas arrivé encore.

Le président: Il n'est pas encore arrivé. M. Raymond G. Perry.

Une voix: Il va arriver dans quelques minutes.

Le président: Il va arriver dans quelques minutes. M. Guy Gagnon, avocat, représentant de la compagnie Murray Hill. Comme vous avez dû le constater, le mémoire de la compagnie Murray Hill est assez volumineux, je sais qu'il serait inutile de demander à M. Gagnon de le lire en entier, donc, il va nous en faire un résumé, après quoi, il répondra à vos questions. Monsieur Gagnon, si vous voulez procéder.

M. Guy Gagnon (Avocat—Murray Hill Limousine Service Ltd.): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'ai préparé un mémoire bilingue et préfacé d'une lettre qui vous est adressée. Je pense que pour les fins de la présentation que je peux vous faire, je devrais peut-être m'en tenir à la lecture de la lettre qui, sans être un résumé du mémoire, car il est difficile à résumer, exprime certains principes ou aspects généraux des débats qui ont eu lieu depuis quelques jours.

Mardi matin, les représentants des Associations *Diamond Taxicabs* et *Veterans Taxicabs* garantissaient le service à l'aéroport si on confiait à leurs membres un poste d'attente exclusif. Ils ajoutaient qu'ils ne garantissaient pas le service et ne pouvaient le garantir si vous établissiez un poste d'attente de taxis en commun.

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 18, 1969.

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. This morning we have before us a brief which is to be presented to us by the Murray Hill Limousine Service Limited and I would ask the representatives of Murray Hill, Mr. Charles Hershorn and Mr. Ernest Buller to come to the front.

An hon. Member: Mr. Buller has not arrived yet.

The Chairman: He has not arrived yet. Mr. Raymond G. Perry.

An hon. Member: He will be here in a few minutes.

The Chairman: He will be here in a few minutes. Mr. Guy Gagnon who is the legal representative of the Murray Hill Limousine Services Limited.

As you have been able to see the brief presented by Murray Hill is rather voluminous. I know that it is useless to ask Mr. Gagnon to read it *in extenso*, and so Mr. Gagnon is going to give us a summary of his brief, following which he will answer your questions. Mr. Gagnon, if you want to proceed with your brief.

Mr. Guy Gagnon (Attorney—Murray Hill Limousine Service Ltd.): Mr. Chairman, members of the Committee, I prepared a brief which is bilingual but which is prefaced also by a letter to you. I think that for purposes of the presentation I might make to you, it might perhaps be wise to limit the reading solely to the letter which, without being a summary of the brief, because it is rather difficult to sum up, expresses certain principles or general aspects of the discussions which have taken place for the past few days.

Tuesday morning, the representatives of Diamond Taxicab Association and Veterans Taxicab Association guaranteed service at the airport provided their members were guaranteed an exclusive taxi stand at the airport. They added that they did not and could not guarantee service if a common taxi stand was created.

[Text]

La compagnie Murray Hill n'a aucune objection à l'établissement de postes d'attente de taxis à l'aéroport, communs ou non. Mais la compagnie Murray Hill vous dit, comme *Diamond Taxicabs*, qu'on ne peut alors exiger d'elle la garantie du service que son contrat lui impose actuellement.

On prétend que Murray Hill a un monopole à l'aéroport. C'est un slogan commode pour tous ceux qui veulent promouvoir un petit intérêt personnel; mais ce n'est pas conforme à la vérité. Tous les services de transport, que ce soit par taxis ou autrement, sont disponibles à l'aéroport, soit pour s'y rendre ou pour le quitter. Le seul droit particulier conféré à Murray Hill est le droit d'attendre les passagers à l'aéroport; mais Murray Hill a ce droit-là seulement parce qu'elle est obligée d'attendre: ses véhicules doivent être à l'aéroport, disponibles. Il ne s'agit donc pas tant d'un droit exclusif d'attente, comme d'une obligation exclusive d'attente.

Certains chauffeurs de taxis demandent le droit d'attendre des voyageurs à l'aéroport. Très bien. Mais vont-ils accepter l'obligation d'attendre à l'aéroport?

Ce ne sont pas seulement les véhicules de Murray Hill qui transportent des passagers vers l'aéroport qui y attendent des voyageurs; 65 p. 100 et plus des voyages effectués par les véhicules de Murray Hill vers l'aéroport se font sans voyageurs dans le but d'être disponibles instantanément si leurs services sont requis.

Nous avons préparé un mémoire élaboré exposant certains faits relatifs à l'opération d'un service de transport à l'aéroport et nous avons décrit dans ce mémoire les cadres juridiques dans lesquels s'insère le problème de l'aéroport. Ce mémoire accompagne le présent exposé.

Nous annexons aussi aux présentes les exhibits suivants:

1. La liste de tous les véhicules de Murray Hill utilisés à l'aéroport.

2. Une copie des tarifs déposés, selon la loi, par Murray Hill auprès de la Régie des Transports de la province de Québec. *Ces taux sont obligatoires en vertu des dispositions de la Loi de la Régie des Transports du Québec et sont sujets au contrôle exclusif de la Régie.*

3. Une copie de la cédule des services réguliers fournis pour \$1.75 toutes les quinze (15) minutes entre l'aéroport et le centre-ville, même s'il n'y a qu'un passager; cédule qui est également déposée auprès de la Régie des Transports du Québec.

[Interpretation]

Murray Hill has no objection to the establishment of taxi stands at the airport, common or not, but Murray Hill must state, as *Diamond Taxicab* has stated, that if such stands are established the guarantee of services which its contract imposes must be withdrawn.

The great thing to say these days is that Murray Hill has a "monopoly" at the airport. This has become a useful slogan which all kinds of people are using to further their own little personal interests. It is very far from the truth. All transportation services, whether by taxi or otherwise, are available at the airport, whether to go to the airport or to leave the airport. The only special right given to Murray Hill is to wait for passengers at the airport; but Murray Hill has that right for one and only one reason; *its vehicles must be at the airport and wait there for passengers*. So it is not a right to wait, it is an obligation to wait.

Certain taxi-drivers request the right to wait for passengers at the airport. Very well. But are they prepared to accept the obligation to wait there?

The Murray Hill vehicles that wait at the airport are not only those vehicles that have carried passengers to the airport; 65% or more of the trips made by Murray Hill vehicles towards the airport are dead-headed to await possible passengers and be instantly available if services are required.

We have prepared an elaborate memorandum commenting certain facts relating to the operation of a transportation service at the airport and we have sketched in this memorandum the legal framework within which the airport problem must be considered. This memorandum is annexed to the present statement.

We also annex to these presents the following exhibits:

1. The list of all Murray Hill vehicles used at the airport;

2. A copy of the tariffs filed in accordance with the law by Murray Hill with the Transportation Board of the Province of Quebec. *These rates are obligatory in accordance with the provisions of the Quebec Transportation Board Act, and are subject to the exclusive control of the Quebec Transportation Board;*

3. A copy of the schedule for the regular services provided for \$1.75 a head every fifteen minutes, even for one passenger between the airport and the center of the City; this schedule is also filed with the Quebec Transportation Board;

[Texte]

4. Puisqu'on a fait des comparaisons inexactes entre les tarifs de Murray Hill et les tarifs des taxis, une photocopie des tarifs de l'Association des taxis Veterans et de l'Association des taxis Diamond.

Nous avons appris au cours des auditions, que les chauffeurs de taxis ne sont pas membres de ces associations. Que ce sont les propriétaires de taxis qui sont membres. Nous avons appris qu'ils ne sont même pas, dans la majorité des cas, des employés des propriétaires-membres mais leurs locataires.

Nous savons qu'ils paient leur loyer avant de prendre possession et ils peuvent donner le service comme et quand ils veulent. Nous ne parlerons pas de l'illégalité flagrante de ces locations vu les dispositions impératives de la Loi de la Régie des Transports du Québec. Qu'il nous suffise de souligner que les tarifs de ces associations ne peuvent être obligatoires envers les non-membres surtout s'ils sont des locataires.

Permettez-nous de souligner, en passant, qu'aucune municipalité n'a présentement le pouvoir d'imposer un tarif applicable aux taxis sortant des limites municipales. Tous les règlements municipaux stipulent que pour les voyages à l'extérieur de la municipalité, le tarif sera celui établi non par taximètre mais par entente entre le chauffeur et le client. Les tarifs des associations de taxis n'ont aucune force légale obligatoire et ne sont sanctionnés légalement par aucune autorité de cette province. Aucun pouvoir légalement constitué en cette province n'a sanctionné ces tarifs ni ne les a rendus obligatoires.

Le ministre des transports fédéral n'a aucune juridiction en matière d'opérations de services de taxis et n'a aucune juridiction légalement valable pour déterminer des taux de transport de voyageurs dans cette province. Il n'a aucune juridiction pour émettre des permis de taxis, que ce soit pour desservir l'aéroport ou le port de Montréal. Il n'a aucune autorité comportant des sanctions légales efficaces pour imposer soit l'usage du taximètre dans les voyages inter-municipaux, soit un tarif forfaitaire à tant la course. Il s'ensuit que le prix de la course entre l'aéroport et une municipalité quelconque, sauf Dorval, dépend exclusivement de la bonne volonté du chauffeur. M. Rochette vous a fait part de certains des tarifs possibles en pareille circonstance.

5. Une documentation relative aux services rendus par Murray Hill et particulièrement des lettres de Air Canada et d'autres lignes aériennes, non sollicitées, félicitant les services rendus. Nous produisons les plus récentes. Il y en a d'autres, si nécessaire.

[Interprétation]

4. Since certain inaccurate comparisons have been made and filed on Murray Hill tariffs, we file herewith a copy of the tariffs of Diamond Taxicab Association and Veteran's Taxicab Association, with comments.

We have been informed at these hearings that the taxi-drivers are not members of these associations. The owners are. We have also been informed that in most cases they are not the employees of the owners but their lessees.

They pay the rent before they start working and they can operate the service when and how they wish. We will not discuss the glaring illegality of these leases in the light of the provisions of the Quebec Transportation Board Act. All we want to emphasize is that the tariffs of these associations cannot be binding on non-members especially if they are lessees.

May we remind the Committee that no municipality can, at the present time, impose a tariff applicable to taxis carrying passengers outside the limits of that municipality. All municipal by-laws stipulate that for trips taking passengers out of the municipality, the rate shall be established not by meter but by mutual agreement between the driver and his client. The tariffs of the taxi associations have absolutely no legal sanction and are obligatory by consent only. No legally constituted Government authority in this Province has sanctioned these tariffs nor rendered any of them obligatory. The Minister of Transport of Canada has no jurisdiction whatsoever in matters relating to the operations of taxi services and has no sound legal jurisdiction to determine transportation tariffs for surface travelers in this Province. He has no jurisdiction to issue any taxi permits to any one, whether it is to serve the airport, the port of Montreal, the C.N.R. or any other federal undertaking. He has no jurisdiction nor any power with proper effective legal sanctions available to impose either the use of a taximeter for intermunicipal trips in this Province or a flat rate tariff at so much a trip.

The result is that the price for a trip between the airport and any municipality, except Dorval, depends on the goodwill of the driver. Mr. Rochette has already indicated to you some of the rather surprising rates that appear on occasion as a result.

5. Documents relating to transportation services given by Murray Hill and particularly unsolicited letters from Air Canada and other airlines, congratulating Murray Hill for its services. We file the more recent ones; other similar testimonials are available.

[Text]

6. La copie d'un jugement de la Cour municipale de Montréal constatant l'absence de juridiction de la Ville de Montréal sur les services inter-municipaux destinés à l'aéroport et confirmant la juridiction exclusive de la Régie des transports sur l'émission de pareils permis. Vous nous permettrez de passer sous silence la suggestion plutôt surprenante de réglementations municipales qui autoriseraient des services par réciprocité. A-t-on oublié la question des tarifs? Les réciprocités de règlements ne peuvent donner une juridiction qui n'existe pas. Si les maux de l'industrie du taxi résultent de la multiplication des juridictions municipales et si c'est cette multiplicité qui crée un problème à l'aéroport, la réponse n'est pas une réciprocité douteuse entre seulement deux des quelque trente (30) municipalités concernées, mais un permis métropolitain valable dans toutes ces municipalités. Si l'aéroport est un domaine public qui appartient à tout le monde, et s'il est essentiel que tout détenteur de permis de quelque origine que ce soit, soit autorisé à y agir, pourquoi ces principes ne sont-ils pas appliqués dans un endroit aussi public que la Ville de Montréal? Et pourquoi tous les détenteurs de permis des municipalités environnantes n'ont-ils pas le droit d'y faire affaires, et par exemple, d'utiliser les postes publics de taxis dans les rues publiques de la ville pour y attendre le public voyageur?

7. Un ensemble de photographies montrant le genre de véhicules utilisés par Murray Hill et les aménagements mis à la disposition du public par la compagnie.

Je dois m'excuser auprès des membres du Comité. Il va de soi qu'on ne pouvait pas produire 25 copies de photographies. Nous avons trois albums qui comportent les photographies en question et que nous les mettons à votre disposition.

8. Copie du règlement 828 de la Ville de Dorval qui est présentement appliqué à l'aéroport et dans tout le territoire municipal.

J'aimerais attirer votre attention, au sujet de ce règlement, sur les dispositions du paragraphe a) de l'article 2. C'est dans l'exhibé n° 8.

Le président: A quelle page?

M. Gagnon: C'est à la page 2 de l'exhibé n° 8. En anglais, c'est également à la page 2 de l'exhibé n° 8.

Personne ne devra exploiter le commerce du taxi ou auto de louage dans les limites de la Cité de Dorval sans avoir préalablement obtenu un permis du Conseil à cette fin.

[Interpretation]

6. A copy of the judgment of the Municipal Court of Montreal recognizing the absence of any jurisdiction by the City of Montreal on intermunicipal services given to the airport and confirming the exclusive jurisdiction of the Quebec Transportation Board to issue permits for such services.

You will allow us, no doubt, to avoid comments on the surprising suggestion, to say the least, that municipal by-laws would authorize services by reciprocity. Did some one forget that reciprocal regulations will not begin to solve the question of tariffs? If the source of the ills of the taxi industry and the root of the so-called problems at the airport, are multiple, municipal jurisdictions over taxi permits, the answer is not reciprocity between two of the thirty (30) municipalities involved but a metropolitan permit applicable in all those municipalities.

If the airport is in the public domain and belongs to every one; and if it is essential that every permit holder, wherever he may be, be authorized to offer his services there, why are not these very same principles applied in an area as public as the City of Montreal? And why are all taxis from neighbouring municipalities prevented from exercising their rights in the City? Why are they prevented, for example, from utilizing the public taxi stands on the public streets of the City of offer their services to the public?

7. A portfolio of photographs showing the type of vehicles utilized by Murray Hill and the facilities this company provides the public.

I must apologize to members of the Committee, of course, we could not produce 25 copies of the photographs. What we have placed at your disposal, however, are three albums with the photographs in question, which we are placing at your disposal.

8. Copy of By-law 828 of the City of Dorval which presently applies to the airport as well as to the entire municipal territory.

Here I would like to draw your attention with regard to this by-law to the provisions of subsection (a) of Section 2. It is in Exhibit No. 8.

The Chairman: On what page?

Mr. Gagnon: On page 2. Exhibit No. 8. In the English text it is also on page 2.

No person shall operate a taxi-cab or automobile for hire within the limits of the City of Dorval without having previously obtained a permit from City Council to this end.

[Texte]

Et le paragraphe p) du même article, à la page suivante, dit:

Aucun permis ne sera émis ou renouvelé au propriétaire d'une auto-taxi ou d'auto de louage, à moins qu'il soit domicilié ou ait sa principale place d'affaires dans le territoire de la Cité de Dorval.

Est-ce que l'on osera prétendre devant votre comité que le ministre des Transports du Canada a le droit d'ignorer une disposition qui a force de loi, parce que cette disposition aurait été adoptée selon les lois provinciales dans les limites de la juridiction de cette province par une municipalité à laquelle l'Assemblée nationale a donné juridiction exclusive en la matière?

9. Documents exposant l'expérience vécue à New York quant au terminus central que l'on a proposé pour l'usage de lignes aériennes.

Je dois dire que cet exhibit est incomplet. Nous attendons de *Carey Transportation Company* de New York un câblogramme exposant les différents problèmes sur l'usage d'un terminus central et exposant les développements récents, alors qu'on a décidé de retourner à un service aux principaux hôtels.

Certains ont prétendu que les services de Murray Hill à l'aéroport étaient inadéquats. Où est la preuve? Nous nous en rapportons à la surveillance étroite que le ministère des Transports du Canada exerce sur les services de Murray Hill en toute circonstance.

Murray Hill nie de plus catégoriquement la prétention qu'elle aurait à date sous-loué une partie de son contrat.

En vertu de son contrat, Murray Hill doit fournir un service d'autobus, un service de véhicules de promenade non enregistrés comme taxi et un service de taxis avec taximètres à l'aéroport. Cette licence du Gouvernement fédéral ne donne aucun droit à Murray Hill d'opérer un service d'auto-taxis. Elle lui impose l'obligation d'en fournir un service de taxis, selon les lois locales applicables. Tous les permis disponibles de taxis pour la ville de Dorval sont déjà émis et il est impossible pour Murray Hill d'acquiescer des permis de taxis de cette municipalité. Murray Hill remplit son obligation à ses frais en appelant des taxis de Dorval, selon les besoins. Aucun frais n'est réclamé de ces taxis de la part de Murray Hill et aucune charge n'est faite à l'Association de taxis appelée par Murray Hill; et Murray Hill n'a aucun intérêt ni directement ni indirectement dans l'association des taxis en question.

[Interprétation]

And subsection (p) of the same section on the next page, which states:

No permit shall be issued or renewed to an owner of a taxi-cab or automobile for hire, unless he resides or has his main place of business in the territory of the City.

Would anyone dare to pretend before your committee that the Minister of Transport of Canada is entitled to ignore provisions that have the force of law, because such provisions were adopted under provincial laws in accordance with the jurisdiction of this Province by a municipality to whom the National Assembly gave exclusive jurisdiction in the matter?

9. Documentation concerning the proposed central terminus for air passengers showing the developments on their experience in New York.

I must say that this exhibit is incomplete. We are awaiting a cable from *Carey Transportation Company* of New York giving us the various problems which exist there with regard to use of a central terminal and also showing recent developments where it was decided to go back to service at the main hotels.

It has been contended before you that the services of Murray Hill at the airport were inadequate. No proof was submitted. We rely on the very close supervision the Department of Transport of Canada exercises over all Murray Hill services at the airport in answer to this allegation.

Murray Hill also denies categorically the contention that it has sub-let part of its contract. According to its contract, Murray Hill is required to provide an autobus service, a service by pleasure vehicles not registered as taxis, and a service by taxis with taxi-meter at the airport.

This licence of the Federal Government does not give to Murray Hill any right to operate a metered taxi service. It imposes on Murray Hill the obligation to provide a metered taxi service in accordance with the applicable local laws. All the taxi permits available at the city of Dorval have already been issued and it is not possible for Murray Hill to acquire taxi permits from that municipality. Murray Hill meets its contractual obligations at its own costs by calling Dorval taxis to the airport in accordance with its needs. No charges are claimed from the taxis by Murray Hill for these calls. No charge is made by Murray Hill to the taxi association it calls and Murray Hill has no interest either direct or indirect in the taxi association in question.

[Text]

Nous avons fait un relevé de la moyenne des appels quotidiens aux taxis de Dorval depuis le mois d'avril. Il se résume au nombre d'appels suivants: Avril, 31; mai, 32; juin, 58; juillet, 18; août, 34; sept., 47; oct., 36.

Les déclarations du représentant de *West Island Taxis* quant au nombre de permis de taxis nécessaires à l'aéroport, sont confirmées par ces chiffres.

Le problème cependant demeure entier puisque personne, ni la ville de Dorval, ni le ministère des Transports fédéral (et encore moins Murray Hill) ne peut imposer à l'un quelconque des chauffeurs de taxis de Dorval l'utilisation de son taximètre lorsqu'il sort du territoire de la ville.

La police d'assurance responsabilité publique pour blessures corporelles et pour dommages à la propriété d'autrui que porte *Murray Hill Limousine Service Ltd.* est pour un montant de un million de dollars par véhicule. Pour assurer la protection du public, Murray Hill a pris les arrangements nécessaires pour que ses assurances s'appliquent également lorsque, à sa demande, un taxi de Dorval exécute un service de taxis à l'aéroport. Cet arrangement est exclusivement aux frais de Murray Hill.

En conclusion, les services qu'offre Murray Hill à l'aéroport doivent être conformes aux exigences de la Régie des transports du Québec. Ces services sont aussi conformes aux obligations et aux garanties que le gouvernement canadien lui impose. Si les normes du gouvernement canadien changent, les services en seront nécessairement affectés; il en sera de même des millions investis pour donner les services que ces normes exigent.

Si vous décidez de changer la politique, il faudra indemniser la compagnie pour les engagements financiers considérables qu'elle a pris à la demande du gouvernement au service du public.

Le tout, respectueusement soumis.

Le président: Je tiens à vous remercier sincèrement, monsieur Gagnon, de votre magnifique exposé, et je cède maintenant la parole à M. Jacques Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Gagnon, dans votre mémoire, vous parlez entre autre de taximètres. Est-ce que Murray Hill détient des actions dans une compagnie qui a des voitures munies de taximètres?

M. Gagnon: Non.

M. Trudel: Avez-vous pu vérifier le service à l'aéroport des taxis Diamond il y a plusieurs

[Interpretation]

We have established the average number of daily calls made to Dorval taxis since the month of April. Here is the break-down: April, 31; May, 32; June, 58; July, 18; August, 34; Sept., 47; Oct., 36.

The statement made by the West Island Taxis Representative concerning the number of taxis needed at the airport is confirmed by these figures. However, the problem remains the same: neither the City of Dorval nor the Federal Minister of Transport nor, of course, Murray Hill, can impose on any taxi driver of Dorval the utilization of his taxi-meter when he leaves the limits of the City.

The public liability insurance policy for P.L. and P.D. carried by Murray Hill Limousine Service Ltd., is for an amount of one million dollars per vehicle. To insure the protection of the public, Murray Hill has taken the necessary arrangements to extend the coverage of its insurance policy to those cases where a Dorval taxi gives a taxi service from the airport at Murray Hill's request. This arrangement is made exclusively at the expense of Murray Hill.

In conclusion, the services offered by Murray Hill at the airport must meet the standards imposed by the Quebec Transportation Board. They also conform to the guarantees and obligations which the Canadian Government requires. If the standards of the Canadian Government change, the services offered by Murray Hill will necessarily be affected and this means that the millions of dollars invested to meet the requirements of these policies will also be affected. Thus, if you decide to make any change in the policy, the company should be indemnified for the considerable financial engagements it undertook at the government's request in the public service.

The whole respectfully submitted.

The Chairman: I wish to thank you very sincerely, Mr. Gagnon, for the wonderful summary, and now I shall give the floor to Mr. Jacques Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Gagnon, in your brief you speak of taximeters. Does Murray Hill have any shares in a company which has metered taxi cabs?

Mr. Gagnon: No.

Mr. Trudel: Have you had the opportunity of verifying the operation of Diamond Taxi at

[Texte]

années, et des «Airline Porters»? Je crois que c'était des voitures Buick.

M. Gagnon: Au début du mémoire, nous avons fait un bref historique de ce qui s'est passé à l'aéroport depuis 1928. Au début, l'association *Diamond Taxicab*, avait été chargée d'assurer le service à l'aéroport de St-Hubert.

Malheureusement, le service s'est avéré absolument inefficace, avec le résultat que la compagnie aérienne de l'époque, la *Canadian Colonial Airways*, si je ne m'abuse, qui est ensuite devenu Air Canada, a alors pris des arrangements avec «Provincial Transport» pour assurer le service aux passagers. Provincial Transport a essayé de donner ce service pendant un certain temps, à titre d'essai, puis a décidé d'abandonner parce que ce n'était pas rentable. Et c'est à ce moment que Murray Hill, en 1938, a accepté de donner le service; et pendant des années, Murray Hill a donné ce service dans des conditions de non-rentabilité totale. Personne n'était intéressé à aller à l'aéroport, sauf Murray Hill.

M. Trudel: Donc, monsieur Gagnon, vous avez assuré ce service pendant des années. Il n'était pas question d'exclusivité, mais plusieurs avaient essayé, puis abandonné le service. Vous avez maintenu le service pour une période continue jusqu'à aujourd'hui.

M. Gagnon: Je pense que, depuis le début (je ne voudrais pas faire une affirmation gratuite), les contrats qui ont été accordés par les compagnies aériennes ou, à partir de 1946, par le gouvernement fédéral, à l'Aéroport international de Dorval, ont toujours comporté l'exclusivité de l'obligation d'attendre à l'aéroport et donc l'exclusivité d'un endroit où attendre. Je n'ai jamais vu de contrat, même le contrat actuel, qui nous donne l'exclusivité de service. Les règlements du ministère des Transports n'accordent aucune exclusivité de service à Murray Hill.

En fait, la compagnie Métropolitain provincial transporte par autobus tous les employés d'Air Canada à l'aéroport. Quantité d'autres contrats sont donnés à d'autres services de transport public pour d'autres employés travaillant à l'aéroport ou pour d'autres services spécialisés. Vous avez les compagnies de louage de voitures qui sont sur les lieux et qui offrent des services de transport, sans chauffeur évidemment. Vous avez également la possibilité, en vertu des règlements du Ministère d'obtenir, en lui téléphonant, les services de l'opérateur de votre choix. Alors,

[Interprétation]

the airport, and here I am speaking of several years ago now, and by "Airline Porters"? I think they were Buicks.

Mr. Gagnon: At the beginning of the brief, we gave an historical summary of what has taken place at the airport since 1928. At the outset, Diamond Taxicabs had been responsible for service at the St. Hubert Airport.

Unfortunately, the service proved to be completely inadequate with the result that the airline of the day, which was Canadian Colonial Airways, unless I am mistaken, which subsequently became Air Canada, made arrangements with "Provincial Transport" to ensure the service to passengers. Provincial Transport tried to give that service for some time, on a trial basis, but they decided to give it up because they found it was not profitable. And it was at that time that Murray Hill, in 1938, accepted to give this service, and for years Murray Hill did provide the service in completely unprofitable circumstances. No one at that time was interested in going to the airport, besides Murray Hill.

Mr. Trudel: Therefore, Mr. Gagnon, you have provided that service for a great many years. There was no question of exclusive rights, but several had tried and then given up providing that service. You have maintained service for a continuous period until today.

Mr. Gagnon: I think that, since the beginning although I do not want to make a gratuitous statement here—the contracts which were awarded by the airlines or from 1946 on, by the federal government, to the international Airport at Montreal, always involved the exclusiveness of the obligation to wait at the airport and consequently the exclusive right to wait at a place where they were forced to wait. I have never seen any contract, even the present one, which gave us the right to exclusive service. The regulations of the federal Department of Transport gave no exclusive service right to Murray Hill.

As a matter of fact, it is Provincial Metropolitan which ensures bus service for all the employees of Air Canada to the airport. You have a great many other contracts which are given to other public transportation services for other employees working at the airport or for other specialized services. You have U-drive Companies which are there on site and which offer transportation services, of course, without drivers. You also have the possibility under the regulations of the federal Department of Transport to obtain services by telephoning to the operator of your choice.

[Text]

je n'ai jamais vu, d'exclusivité de service à l'aéroport.

M. Trudel: Monsieur Gagnon, la municipalité de Dorval vous oblige-t-elle à avoir un permis pour votre commerce, présentement?

M. Gagnon: La municipalité de Dorval n'a pas de juridiction sur les services de transport de Murray Hill. Le jugement produit comme pièce n° 6, prononce l'absence de juridiction de la ville de Montréal. Ce jugement est aussi valable pour la ville de Dorval. De plus, les véhicules de Murray Hill ne tombent pas sous la juridiction municipale, mais exclusivement sous la juridiction de la Régie des transports du Québec. Je l'explique dans le mémoire, c'est assez compliqué. Il serait peut-être préférable pour tout le monde que je ne me lance pas dans ces considérations-là.

M. Trudel: Autrement dit, c'est la même règle monsieur le président et monsieur Gagnon, pour Montréal et pour Dorval. Et si vous opérez de quelque endroit l'opération des véhicules que vous avez présentement serait régie par Québec.

M. Gagnon: Absolument et d'ailleurs, c'est le seul système, en l'absence d'un permis métropolitain pour les taxis, c'est la seule formule qui assure la protection du public parce que c'est la seule formule où tout est contrôlé, y compris le tarif.

M. Trudel: Si un taxi métropolitain devenait une réalité, est-ce que vous auriez besoin, pour votre commerce, d'un permis autre que celui que vous avez actuellement?

M. Gagnon: Il n'y a aucune nécessité pour nous d'avoir un permis de taxi pour les services que nous offrons.

Au contraire, comme je l'expose dans le mémoire, un véhicule à fins multiples comme un taxi, diffère d'un véhicule à fins limitées comme ceux dont dispose Murray Hill où les services autorisés sont les seuls qui peuvent être donnés. Dans les taxis, le contrôle sur les chauffeurs est extrêmement difficile, alors que si vous avez un service à fins limitées, le chauffeur n'est autorisé qu'à un travail, et il ne fait que ça.

M. Trudel: Beaucoup de dépositions jusqu'à présent concernaient une différence de 30 ou 35 p. 100 entre votre service et un service avec voiture munie de taximètre. Pourriez-vous nous donner quelques observations là-dessus?

[Interpretation]

So, I have never seen any exclusiveness of service at the airport.

Mr. Trudel: Mr. Gagnon, does the municipality of Dorval force you to have a permit to operate your business at the present time?

Mr. Gagnon: The City of Dorval does not have any jurisdiction over the transportation services provided by Murray Hill. You have a decision rendered and which appears as Exhibit 6 and which claims the complete lack of jurisdiction of the City of Montreal. This is also valid for the City of Dorval. In addition, the vehicles operated by Murray Hill do not come under the jurisdiction of the municipality but exclusively under the jurisdiction of the Quebec Transportation Board.

In fact, I explained it in the brief, it is rather complicated. It might perhaps be preferable for everyone that I do not get into these details.

Mr. Trudel: In other words, Mr. Chairman and Mr. Gagnon, the same rules would apply for Montreal and Dorval. And if you were to operate from any location the operation of your present vehicles would be governed by Quebec.

Mr. Gagnon: Definitely. And besides it is the only system, in the absence of a metropolitan permit for taxis. It is the only formula which ensures protection of the public because it is the only formula whereby everything is controlled, including the tariff.

Mr. Trudel: If a metropolitan taxi were to become a reality, would you need a permit other than the one that you have at the present time, to operate your business?

Mr. Gagnon: There is no necessity for us to have a taxi permit in order to provide the services that we give. On the contrary, as I state that in the brief, a multiple purpose vehicle like a taxi differs from a vehicle whose purpose is limited like those of Murray Hill, where the authorized services are the only ones that can be given. Where taxis are concerned, control over the drivers is extremely difficult, whereas if you have a limited purpose vehicle, the driver is authorized to do one job only, and he does only this.

Mr. Trudel: There has been a great deal of evidence so far with regard to the difference of 30 or 35 per cent between your service and a metered taxi service. Can you give us any comments on this?

[Texte]

M. Gagnon: Je soumets respectueusement que c'est faux, même les chiffres déposés ne sont pas exacts. On a donné, par exemple, un montant de 4.45, si je me souviens bien, parce que je n'ai pas le mémoire devant moi, pour la distance entre le centre-ville et l'aéroport par taximètre. Or, on venait de dire que le tarif est de 70¢ pour le premier mille et 35¢ pour les milles subséquents, selon le taximètre. D'après mes calculs, puisqu'il y a 13 milles, le total devrait être aux moins \$4.95; on ne tient pas compte des périodes d'attente, et de tous les autres aléas d'un service donné par taximètre. Et surtout, on ne tient pas compte du fait que le chauffeur de taxi n'est pas obligé légalement d'utiliser son taximètre et que personne ne peut l'y obliger actuellement.

M. Trudel: Est-ce qu'il me reste encore quelque...

M. Gagnon: Si vous me permettez, j'aimerais ajouter quelque chose à ce propos. Vous avez comme pièce n° 4, les tarifs de courses en dehors de la ville, non seulement pour l'aéroport de Dorval, mais pour tous les endroits environnant Montréal, des associations Vétérans et *Diamond Taxi Cab*. Vous allez voir que, sauf pour le service à l'aéroport, ces tarifs-là sont calculés sur une base de 60¢ du mille. Mais même pour le tarif destiné à l'aéroport, on trouve les différences suivantes:

par exemple, entre Westmount et l'aéroport, les taxis demandent un taux, un *flat rate*, si vous me passez l'expression, un taux forfaitaire par voyage de \$5.50 contre \$5.25 pour Murray Hill. Pour Westmount c'est \$5.50 contre \$5.25; par ailleurs, Montréal-Ouest, \$4 contre \$4.25 pour Murray Hill; du centre-ville, \$6 contre \$6.50 pour Murray Hill; Ville St-Pierre, \$4 contre \$3.75 pour Murray Hill; Pointe St-Charles, \$6 contre \$5.75 pour Murray Hill; Notre-Dame-de-Grâce, \$5 contre \$5.25 pour Murray Hill; Ville Mont-Royal, \$4 contre \$4.25.

Je pense qu'on peut au moins prétendre qu'il y a une comparaison possible avec les tarifs réduits qui sont donnés par les taxis pour l'aéroport, mais tous les tarifs de Murray Hill sont inférieurs au tarif général imposé à la population par les chauffeurs de taxi, lorsqu'ils vont ailleurs qu'à l'aéroport.

M. Trudel: D'après les chiffres que vous venez de citer, si vous avez un délai occasionné par le trafic le prix est-il majoré?

M. Gagnon: Absolument pas.

[Interprétation]

Mr. Gagnon: I would respectfully submit that even the figures which have been tabled are not correct. For instance, \$4.45, if I remember correctly, I do not have the brief before me, was given for the distance between the centre of town and the airport by metered cab. It had just been figured, however, that it cost 70 cents for the first mile and 35 cents per subsequent mile, according to the metered taxi cab. According to my figures, since there are 13 miles the total should be at least \$4.95, which does not take into account the waiting periods, and does not take into account all other elements encountered by a metered taxi cab service. And in particular, one does not take into account the fact that the taxi driver is not legally obliged to use his taxi-meter and that no one can force him to do so at the present time.

Mr. Trudel: Do I have any more...

Mr. Gagnon: If you will allow me, I would like to add something to this.

As Exhibit 4 you have the tariffs or rates for trips outside the city, not only for the airport at Dorval, but for all locations outside the City of Montreal, by the Veterans Association and Diamond-Taxi Cab Association. You will see that except for the service to the airport, these tariffs or rates are calculated on the basis of 60 cents per mile. But even for the specific tariff or rate for the airport, we find the following differences.

For instance, between Westmount and the airport, taxis ask a flat rate per trip of \$5.50 as against \$5.25 for Murray Hill. For Westmount it is \$5.50 as against \$5.25. On the other hand, Montreal West is \$4.00 as compared to \$4.25 for Murray Hill. From the centre of the city it is \$6.00 as compared to \$6.50 for Murray Hill. Ville St-Pierre, \$4.00 as compared to \$3.75 for Murray Hill. Pointe St. Charles is \$6.00 as compared to \$5.75 for Murray Hill. Notre-Dame-de-Grace it is \$5.00 as compared to \$5.25 for Murray Hill. The Town of Mount Royal, \$4.00 as against \$4.25.

I think that we can at least claim that there is a valid comparison with the reduced rates which are given by taxis for the airport. But all Murray Hill tariffs or rates are lower than the general tariff imposed on the people by taxi drivers when they go elsewhere but to the airport.

Mr. Trudel: According to the figures you have just mentioned, if you have a delay due to traffic is your rate increased?

Mr. Gagnon: No, not at all.

[Text]

M. Trudel: C'est le prix maximum qui est demandé à ce moment-là?

M. Gagnon: Comme question de fait, en vertu de la Loi de la Régie des Transports, l'article 19, paragraphe 2, que je cite d'ailleurs dans le mémoire, aucun tarif, sauf celui déposé et approuvé par la Régie des transports, ne peut être réclamé d'un voyageur, ni en moins ni en plus. Et si ce tarif n'est pas payé ou s'il est payé, qu'il y a une erreur et que le paiement est plus considérable que le taux prévu par la Régie, il doit y avoir remboursement. La loi exige absolument un remboursement. Et il est arrivé, par exemple, que Murray Hill, à la suite d'une erreur qui a pu être commise, a remboursé un voyageur parce que le chauffeur avait perçu plus que le tarif déposé auprès de la Régie.

M. Trudel: Ce n'est peut-être pas une question qui est juste, monsieur Gagnon, vous n'êtes pas obligé d'y répondre, mais la même règle du jeu s'applique-t-elle aux taximètres?

M. Gagnon: Non, quand il s'agit de voyages intermunicipaux. Quand il s'agit de voyages à l'intérieur de la municipalité, il y a une autorité légalement constituée, qui est la Ville de Montréal ou n'importe quelle municipalité, selon le cas, qui a l'autorité de déterminer le tarif à l'intérieur des limites municipales et qui fixe ce tarif d'une façon obligatoire.

Mais dès qu'il s'agit d'un voyage intermunicipal, il n'y a plus aucune autorité, actuellement en tout cas, qui exerce une surveillance et un contrôle sur ce tarif et il n'y a aucun moyen de remboursement, quel que soit le prix réclamé.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez dit, tout à l'heure, monsieur Gagnon, que vous aviez reçu des lettres de félicitations des lignes aériennes. À votre connaissance, avez-vous reçu beaucoup de plaintes concernant un service qui ne serait pas adéquat de votre part envers ces compagnies ou envers l'aéroport?

M. Gagnon: Je vais consulter mes clients, si vous me le permettez.

M. Trudel: Certainement.

M. Gagnon: Nous ne pouvons pas remonter aux calendes grecques, mais au cours des cinq dernières années, nous n'avons reçu aucune plainte par écrit de lignes aériennes, ni du gouvernement, ni de la Régie des transports, ni de qui que ce soit. Tout ce qui a pu arriver évidemment, c'est qu'à l'occasion d'un service

[Interpretation]

Mr. Trudel: It is the maximum price which is charged then?

Mr. Gagnon: As a matter of fact, under the regulations of the Quebec Transportation Board Act, under Section 19(2) that I have quoted in the brief, no tariff, except the one filed with and approved by the Board, can be requested of or paid by the client. And if that tariff is not paid or if it is paid and if there is an error, let us say, there is an overpayment over and above the rate provided by the Board, there must be a reimbursement, the law definitely requires a reimbursement. It has happened, for instance, that Murray Hill, following an error which had been made, has reimbursed a traveller, because the driver had collected more than the tariff which had been filed with the Board.

Mr. Trudel: Perhaps this is not a fair question, Mr. Gagnon, and you do not have to answer it, but does the same rule apply for metered taxi cabs?

Mr. Gagnon: No, not where inter-municipal trips are concerned. Where trips within the municipality are concerned, there is a legally constituted authority which is the City of Montreal or any other municipality, as the case may be, which is authorized to determine the tariff within limits of the municipal jurisdiction and which established the rates in a mandatory way.

As soon as an inter-municipal trip is involved, however, there is no longer any authority, at least at the present time, which exercises any control or supervision over the tariff and there is no way of obtaining a reimbursement no matter what price is asked.

Mr. Trudel: The last question, Mr. Chairman.

You mentioned a little while ago, Mr. Gagnon, that you had received letters of congratulations or testimonials from airlines. To your knowledge, did you get any to the contrary. Did you get many complaints with regard to inadequate service on your part with regard to those companies or the airport?

Mr. Gagnon: I will consult my clients, if you will allow me.

Mr. Trudel: By all means.

Mr. Gagnon: We do not want to go back in history to the middle ages, but let us say that within the past five years we have not received any written complaints from any airline, nor from the government, nor from the Quebec Transportation Board, nor from anyone. All that could have happened, of

[Texte]

particulier, un client quelconque a pu nous écrire pour se plaindre, soit de la façon dont le service était donné ou autrement, et à ce moment-là, les mesures nécessaires ont été prises pour corriger la situation.

J'aimerais faire observer d'ailleurs que si la compagnie ne donne pas de service adéquat, la Régie des transports provinciale a une juridiction totale en la matière et qu'elle interviendrait sans hésitation et immédiatement pour corriger la situation. C'est essentiel, nous ne pouvons même pas abolir un service où nous perdons de l'argent sans l'autorisation de cette Régie.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gagnon, vous avez produit une liste de prix du transport entre certaines municipalités et Dorval; auriez-vous objection que cette liste de prix soit annexée en appendice à notre rapport?

M. Gagnon: Avec plaisir.

Le président: J'aimerais que quelqu'un en fasse une motion. Monsieur Trudel.

M. Trudel: J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: What I would like to know, Mr. Chairman, is whether the Murray Hill taxi company pays a business tax to the City of Dorval.

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Rock: And does each of your vehicles pay a municipal licence also?

Mr. Gagnon: No, for the reason I explained before. The vehicles operated by Murray Hill are not subject to the jurisdiction of the municipality because of several reasons which I explained in the brief, but I think in a nutshell the main reason could be that the services given by Murray Hill are essentially intermunicipal.

Mr. Rock: Yes, but do you not agree that according to the bylaws of the City of Dorval, if you interpret them well, you should be paying a vehicle tax?

Mr. Gagnon: It is a rather complex affair because the laws of this province concerning the operation of vehicles of this nature are rather involved. I will try to make a brief

[Interprétation]

course, was that on the occasion of a specific service a client might have perhaps written to us in order to complain either of the way in which the service was provided, or otherwise, and then the necessary steps were taken in order to correct the situation.

I would like to point out, moreover, that if the company does not give adequate service, the Quebec Transportation Board has total jurisdiction in the matter, and would intervene without any hesitation and immediately in order to correct the situation. It is essential. We cannot even withdraw a service where we are losing money without the authorization of the Board.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gagnon, you produced a list of tariffs and prices between certain municipalities with regard to transportation from there to Dorval. Would you have any objection if we appended this to our report?

Mr. Gagnon: Gladly.

The Chairman: I would like to have someone make a motion to that effect.

Mr. Trudel: I so move.

The Chairman: Mr. Horner.

Le président: M. Rock.

M. Rock: Ce que je voudrais savoir, monsieur le président, c'est, si la *Murray Hill* paie une taxe d'affaires à la ville de Dorval?

M. Gagnon: Oui.

M. Rock: Est-ce que chacun de vos véhicules ne paie pour un permis municipal aussi?

M. Gagnon: Non, pour la raison que je vous ai donnée déjà. Les véhicules exploités par la *Murray Hill* ne sont pas soumis à la compétence de la municipalité pour les différentes raisons que j'ai indiquées dans le mémoire, mais je pense qu'en résumé, la principale raison en est que peut-être les services assurés par la *Murray Hill* sont essentiellement intermunicipaux.

M. Rock: Oui, mais n'êtes-vous pas d'accord avec moi pour admettre que si l'on suit les règlements de la ville de Dorval, si on les interprète bien, on devrait payer une telle taxe sur les véhicules?

M. Gagnon: C'est plutôt complexe parce que les règlements de cette province portant sur l'exploitation de véhicules de cette nature sont plutôt complexes. Je vais essayer de vous

[Text]

summary of this. In the highway code, a motor vehicle, an automobile, is defined either as a public or a private vehicle. Comprised within the definition of public vehicles are autobuses, taxis and commercial delivery cars. And a taxi is defined as a public vehicle used to carry, for a consideration, persons for a maximum of seven, including the driver.

The vehicles that Murray Hill operate are not taxis. The definition of the highway code does not include in the definition of taxi the use of a taximeter. It just defines it as a general vehicle that operates for a pecuniary consideration. Therefore there are two types of taxi. There is first of all the taxicab with a taximeter and there is the automobile for hire without taximeter. If you refer to the City of Dorval bylaw, you will see that this is the definition given. The City of Dorval is authorized to control only public vehicles. What Murray Hill does is operate under another section of the highway code and under another section of the Quebec Transportation Board Act, and it operates what we call a pleasure motor vehicle not registered as a taxi.

Mr. Rock: Right. Or as the bylaw says here, or automobile for hire.

Mr. Gagnon: It is not an automobile for hire within the meaning of that bylaw.

Mr. Rock: And you get authorization from the Quebec Transportation Board. You do appear in front of them quite often, I understand.

Mr. Gagnon: Of course. First of all, to obtain a permit to operate a service, before the Quebec Transportation Board you must first of all show that it is in the public interest. You must, secondly, show that there is a need, that no other operator is giving the service, and you must demonstrate that you have the capability of giving the service.

Mr. Rock: You are legally constituted according to the laws of the Province of Quebec.

Mr. Gagnon: Absolutely.

Mr. Rock: And you operate under these laws, legally, and there is nothing wrong at all. Everything is according to—everything is legal, period.

[Interpretation]

faire un bref résumé de la chose. Dans le Code de la route, un véhicule motorisé, une automobile est définie soit en tant que véhicule public ou privé, sont inclus dans la définition des véhicules publics, les autobus, les taxis et les voitures de livraison commerciale et un taxi se définit comme étant un véhicule public qui est utilisé pour transporter des personnes à titre onéreux pour un maximum de sept passagers, y compris le chauffeur.

Les véhicules que la *Murray Hill* utilise ne sont pas des taxis. La définition du Code de la route n'inclut pas dans la définition d'un taxi l'usage d'un taximètre. Il le définit simplement comme étant un véhicule exploité pour des fins pécuniaires. Donc, il y a deux genres de taxis. Il y a tout d'abord le taxi avec le taximètre et ensuite l'automobile de louage sans taximètre. Si vous parlez de la ville de Dorval et de ses règlements, vous verrez que c'est là la définition qui en est donnée. La ville de Dorval n'est autorisée à contrôler que les véhicules publics qui sont utilisés avec ou sans taximètre.

Ce que la *Murray Hill* fait c'est de procéder à une exploitation ou le régime d'un autre article du Code de la route et aussi d'un autre article de la Loi sur la Régie des transports du Québec et elle exploite ce que vous appelez un véhicule motorisé d'agrément qui n'est pas inscrit comme taxi.

M. Rock: Bien. Ou encore, suivant le règlement une automobile de louage.

M. Gagnon: Non, ce n'est pas une voiture de louage suivant la définition de ce règlement.

M. Rock: Vous avez donc une certaine autorisation de la Régie des transports du Québec. Vous comparez souvent devant celle-ci si je comprends bien.

M. Gagnon: Bien entendu. Tout d'abord pour obtenir un permis en vue d'exploiter ces services il vous faut comparaître d'abord devant la Régie des transports du Québec pour prouver qu'il s'agit de l'intérêt du public et, deuxièmement, qu'il y a un besoin, qu'aucun autre exploitant n'assure ce service, et il vous faut apporter la preuve que vous êtes en mesure d'assurer ce service.

M. Rock: Donc, sur le plan légal, vous êtes incorporés en vertu des lois de la province de Québec.

M. Gagnon: Sûrement.

M. Rock: Vous fonctionnez suivant ces lois légalement, et il n'y a rien qui soit critiquable. Enfin, tout est légal.

[Texte]

Mr. Gagnon: That is my very deep belief.

Mr. Rock: Have you or any of your principals any objection that passengers who do not wish to use the services of Murray Hill—have you any objection when they telephone their own taxi service within any of the municipalities surrounding the airport?

Mr. Gagnon: We cannot have any objections to that because it has been going on for years, and it is within the framework of the agreement we reached with the Department.

Mr. Rock: Being a legal advisor to the Company, you are aware that within the taxi bylaws and laws of the Island of Montreal—this means all the municipalities—although a taxi driver cannot solicit business in another municipality if he is called by a person in that municipality, he could go there and pick up the fare.

Mr. Gagnon: Within limits. A passenger, or somebody who would call a taxi, for instance, from Dorval, in Montreal, a Montreal taxi, could not call him to be taken to Baie d'Urfé.

Mr. Rock: Yes, that is right. So there is no objection from your Company that people who want to telephone a Lachine taxi go back to Lachine, or a Baie d'Urfé taxi go back, rather than use your services.

Mr. Gagnon: There has never been any objection to that.

Mr. Rock: Is there any objection if these taxi companies would install a direct line in the lobby of the airport to facilitate the people who wish to telephone them rather than use your services?

Mr. Gagnon: We cannot control the way in which the calls are made, and we have no business trying to control that. I would just like to observe to the Committee that there is a question of control of services which is rather important, and this is not a consideration for Murray Hill to have. It is for your Committee. If you consider that this control is not needed, we have nothing more to say.

Mr. Rock: I think we are talking about a different thing. You are talking about control of taxis. If a passenger wishes to call a friend to drive him back, or call a taxi, this is his own business and his own responsibility.

[Interprétation]

M. Gagnon: C'est bien ce que je crois.

M. Rock: Est-ce que vous ou vos directeurs vous opposez à ce que des passagers qui ne désirent pas utiliser les services de la *Murray Hill*, vous opposez-vous à ce que ces personnes téléphonent à leur propre service de taxis dans les municipalités autour de l'aéroport s'ils le désirent?

M. Gagnon: On ne peut s'y opposer parce que cela se fait depuis des années et cela se fait dans les cadres mêmes de l'entente que nous avons conclue avec le Ministère.

M. Rock: Vous êtes le conseiller juridique de la compagnie et vous savez, alors, que suivant les règlements et les lois de l'Île de Montréal passés dans le cas des taxis, soit de toutes les municipalités de l'Île, quoique un chauffeur de taxi ne puisse aller cueillir un autre client dans une autre municipalité.

Si une personne se trouvant dans cette municipalité lui téléphone pour l'appeler, il peut aller la chercher.

M. Gagnon: Dans certaines limites. Un passager ou quelqu'un qui se trouverait à Montréal et téléphonerait à un taxi, disons, de Dorval, ne pourrait lui demander de le conduire par exemple à Baie d'Urfé.

M. Rock: Oui c'est juste. Donc, votre compagnie ne s'oppose pas à ce que des personnes qui désirent faire venir un taxi de Lachine pour entrer à Lachine ou de Baie d'Urfé pour entrer à Baie d'Urfé le fasse plutôt que d'avoir recours à votre service.

M. Gagnon: On ne s'y est jamais opposé.

M. Rock: Alors, est-ce qu'on s'oppose à ce que ces compagnies de taxis aient une ligne directe dans le foyer de l'aérogare, pour que les personnes qui désirent leur téléphoner puissent le faire plutôt que d'avoir recours à vos services?

M. Gagnon: Nous ne pouvons contrôler la façon dont ces appels sont faits. Et cela ne nous regarde pas non plus. Je voudrais simplement faire observer au Comité, qu'il se pose un problème du contrôle des services, qui est assez important et que ce n'est pas à la *Murray Hill* de s'en occuper mais c'est à votre Comité. Si vous êtes d'avis qu'on n'a pas besoin d'un tel contrôle, nous n'avons plus rien à dire.

M. Rock: Je pense que nous parlons de choses différentes. Vous parlez de contrôle de taxis. Si un passager désire demander à un ami de le reconduire ou plutôt appeler un taxi cela le regarde.

[Text]

Mr. Gagnon: This is why I say that on this we have nothing to say.

Mr. Rock: About the bus service that your Company operates, I notice that you have certain places at which your buses stop. Have you ever investigated or looked into the possibility of stopping at other central points, not only in the Montreal area, but in the suburban area also? Have you ever studied the traffic of the airport, where its passengers usually go, and possibly central points in other parts, not particularly the hotels, but other places where you would be able to operate your bus service at a regular base, in other areas? In other words, you stop also in Lachine and Ville St. Pierre and other places along the road in certain spots, or something like this.

Mr. Gagnon: Well, this is, of course, an operational problem of considerable dimensions. The matter is constantly under review because obviously the Company is there to provide service, not to restrict it. But when you are giving a regular bus service, or a regular service by car, because in the case of Murray Hill the permit that it has from the Transportation Board obliges Murray Hill to give service, not only by bus but also by vehicle, by these pleasure motor vehicles not registered as taxis, this service is established on a 15-minute interval from the airport to the centre of the city.

The reasons why the stops are those that you have there, are strictly operational reasons. For instance, there are certain hotels where Murray Hill would love to stop, but the traffic patterns in the city prevent it. You could stop one way but you could not stop the other. There are all kinds of practical reasons why the service as the moment does not stop elsewhere.

There is also the consideration that you must provide quick service between the centre of the city and the airport, and the more stops you determine, the longer the service gets.

Mr. Rock: Do you have an arrangement with any other taxi firms when the time comes that you have no more vehicles on your parking lot? Do you have arrangements with any taxi firms for them to supplement your lack of cars at that given moment? This may happen sometimes, I do not know, maybe once a day, once a week, when all of a sudden many flights come in and all your cars

[Interpretation]

M. Gagnon: C'est la raison pour laquelle j'ai dit que nous n'avons pas d'observations à faire là-dessus.

M. Rock: Pour ce qui est du service d'autobus que votre compagnie assure, enfin je vois que vos autobus s'arrêtent à certains endroits définis. Est-ce que vous n'avez jamais fait enquête ou essayé d'obtenir la permission d'arrêter à d'autres endroits situés non seulement dans la région de Montréal mais aussi dans la périphérie, dans la banlieue de Montréal? Est-ce que vous avez étudié le trafic de l'aérogare afin de voir quelle est la destination des voyageurs pour avoir d'autres points de cueillette, dans d'autres endroits centraux, non pas nécessairement les hôtels, mais à d'autres endroits, à partir desquels vous pourriez avoir un service d'autobus assez régulier, disons, dans d'autres régions. On pourrait arrêter aussi à Lachine et Ville Saint-Pierre, et à d'autres endroits au long de la route?

M. Gagnon: Il s'agit bien entendu d'un problème très important d'exploitation. La question est toujours à l'étude. Puisque, de toute évidence, la compagnie est là pour assurer un service et non pas pour le limiter. Mais lorsque vous assurez un service régulier d'autobus et de voitures, vu que la Murray Hill a un permis de la Régie des transports qui l'oblige à assurer un service, non pas simplement d'autobus, mais aussi de véhicules motorisés par ces voitures d'agrément, qui ne sont pas inscrites comme taxis, ce service doit se faire à intervalle de 15 minutes, à partir de l'aérogare vers le centre de la ville.

La raison pour laquelle ces arrêts sont là, comme vous le voyez maintenant, est essentiellement une raison d'exploitation. Ainsi, il y a certains hôtels où la Murray Hill aimerait bien faire un arrêt, mais la circulation est telle dans la ville qu'on ne peut le faire. Vous pouvez arrêter dans un sens mais pas dans l'autre. Voici les différentes raisons d'ordre pratique pour lesquelles le service actuel ne peut arrêter ailleurs actuellement.

Il y a aussi cette autre considération qu'il faut avoir un service rapide entre le centre ville et l'aérogare et plus vous avez d'arrêts le long de votre chemin, plus le service est lent.

M. Rock: Est-ce que vous avez pris des dispositions avec d'autres entreprises de taxis, disons, pour qu'à un moment donné lorsque vous n'avez plus de voitures dans vos parcs de stationnement? Est-ce que vous avez pris des dispositions avec des compagnies de taxis pour que celles-ci puissent suppléer à votre service alors? Cela peut se produire, disons une fois par jour, une fois par semaine lors-

[Texte]

have gone. Have you supplementary service of any kind that you hire or that you have arrangements with?

Mr. Gagnon: As I explained in this short statement, I do not know whether you can call it an arrangement or not. There is no financial obligation involved, except on Murray Hill's side, in the sense that Murray Hill pays for the additional insurance coverage, and Murray Hill pays for the servicing, and Murray Hill looks after all the dispatching at its own cost. I do not know whether you can call it an arrangement or not.

It is a fact that Murray Hill does, on occasion, call taxis that have municipal permits from the City of Dorval to provide service to the public. This is not given only when Murray Hill has no cars at the airport. It is given according to demand.

Mr. Rock: Oh yes. Now. Do you charge these taxis for the privilege of picking up passengers through the rights of Murray Hill?

Mr. Gagnon: I am sorry I did not understand.

Mr. Rock: Do you charge these owners of the taxis for the right to pick up passengers?

Mr. Gagnon: Absolutely not. Neither the owners, nor the drivers, nor the association we call.

Mr. Rock: Thank you.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): J'aurais une ou deux questions, monsieur le président. Je pense que vous n'avez pas d'objection à ce que les taxis se rendent à l'aéroport, ou même à ce qu'ils ramènent des passagers, si tel était le cas.

M. Gagnon: Comme je l'ai expliqué, il ne nous appartient pas de déterminer les politiques du gouvernement fédéral. Notre rôle est de rendre les services que vous exigez de nous. Tout ce que je voudrais souligner, c'est que, si vous changez ces politiques-là, il va falloir également changer les conditions en vertu desquelles nous opérons.

J'aimerais également, si vous me permettez, monsieur le président, faire remarquer ceci: Murray Hill n'est pas un service de taxi. Murray Hill est un service de transport extrê-

[Interprétation]

que tout à coup il y a un grand nombre d'avions qui atterrissent et que toutes vos voitures sont parties. Est-ce que vous avez, donc, à ce moment-là, un service qui vient suppléer au vôtre avec qui vous avez conclu une entente?

M. Gagnon: Comme je l'ai expliqué dans mon bref exposé, je ne sais pas si vous pouvez appeler cela une entente ou non. Il n'y a aucune obligation financière de conclure, sauf de la part de la *Murray Hill*, en ce sens que la *Murray Hill* paie pour les frais additionnels d'assurance et que la *Murray Hill* paie pour le service, l'entretien et le départ des voitures, vers les destinations. Je ne sais pas si l'on peut dire qu'il s'agit là d'un arrangement entre nous ou pas.

C'est un fait que la *Murray Hill*, à l'occasion, a recours aux services de taxis qui ont des permis municipaux de la ville de Dorval pour assurer le service au public. Ce service n'est pas simplement fourni lorsque la *Murray Hill* n'a pas de voitures à l'aéroport, mais aussi selon la demande.

M. Rock: Est-ce que vous imposez une cotisation à ces taxis pour leur permettre de prendre des passagers pour le compte de la *Murray Hill*?

M. Gagnon: Je n'ai pas compris votre question.

M. Rock: Est-ce que vous exigez une contribution de la part de ces propriétaires de taxis pour avoir ce droit de cueillir des voyageurs?

M. Gagnon: Pas du tout. Ni les propriétaires, ni les chauffeurs, ni l'association à laquelle nous faisons appel.

M. Rock: Merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): I have one or two questions, Mr. Chairman. You have no objections, I think, to taxis going to the airport or even bringing passengers back, if this were the case.

Mr. Gagnon: As I explained, it is not up to us to determine the policy of the federal government. Our role is to render the services you require of us. All I want to stress however, is that if you were to change that policy, you will also have to change the conditions under which we operate.

If you allow me, Mr. Chairman, I would also like to point this out: Murray Hill is not a taxi service. Murray Hill is a very complex transportation service, coming under the

[Text]

mement complexe, qui tombe sous la loi de la Régie des transports du Québec. Dans toute l'Amérique du Nord, lorsqu'un permis est donné aux différentes régies, comme la Régie des transports, l'ICC aux États-Unis ou les autres régies à travers le Canada, pour opérer un service, il est donné d'abord dans l'intérêt du public; il n'est pas donné dans l'intérêt de l'opérateur. Mais, il est toujours donné en exclusivité à cet opérateur. D'autres permis ne seront accordés que si un autre opérateur peut démontrer qu'il est dans l'intérêt public de donner un permis additionnel, parce que les services existants sont inadéquats.

Normalement, c'est absurde en matière de transport, et particulièrement de service de transport complexe avec des investissements de plusieurs millions, de parler de concurrence de service. Cela n'existe pas. Vous ne voyez pas Murray Hill concurrencer *Provincial Transport* pour ses services réguliers. Murray Hill ne peut pas, par exemple, faire du transport régulier entre Montréal et Québec; c'est une route qui est réservée exclusivement à *Provincial Transport*. Il n'est pas question de changer cela. Pour avoir un permis pour aller à Québec, il faudrait que Murray Hill démontre à la Régie des transports que les services existants sont inadéquats, que l'équipement n'est pas suffisant, que le public voyageur a fait une demande pour d'autres services.

M. Guay (Lévis): Si vous vouliez entrer sur la ligne Québec-Montréal ou Montréal-Québec, vous dites qu'il faudrait prouver que le service n'est pas adéquat. A ma connaissance, tous les mémoires, qui nous ont été soumis, semblent se baser sur un service non adéquat par Murray Hill.

M. Gagnon: Mais, tous les mémoires qui font ces déclarations à l'emporte-pièce ne les accompagnent pas de preuves admissibles. Lorsqu'on procède devant la Régie des transports, les parties sont devant un tribunal administratif, les auditions se font dans un cadre légal approprié et les allégations doivent être prouvées par des témoins croyables. Il ne s'agit pas tout simplement de déclarer que le service est inadéquat, mais il faut donner des faits, des circonstances de temps et de lieu.

M. Guay (Lévis): Mais, monsieur Gagnon, admettez-vous que très souvent, et je pense d'ailleurs que les propriétaires de Murray Hill peuvent l'admettre, des passagers ont été obligés d'attendre parce que la limousine était remplie, parce qu'il n'y avait pas d'auto-taxi, parce qu'il n'y avait pas d'autres services? Cela s'est produit, à ma connaissance.

[Interpretation]

Quebec Transportation Board Act. Throughout all of North America, when a permit is given to the various boards, like the Quebec Transportation Board, or the ICC in the United States or other boards throughout Canada, to operate a service, first of all it is given in the public interest; it is not given in the interest of the operator. But it is granted always exclusively to that particular operator. Other permits are given only if another operator can show that it is in the public interest to give an additional permit, because the existing services are inadequate.

Normally, it is absurd where transportation is concerned, and particularly complex transportation services with the investment of several millions of dollars, to speak of service competition. That does not exist. You do not see Murray Hill competing with *Provincial Transport* for its regular services. Murray Hill cannot, for instance, carry regular passengers between Montreal and Quebec City; this franchise has been given exclusively to *Provincial Transport*. There is no question of changing this. In order to have a permit to go to Quebec, Murray Hill would have to show the Quebec Transportation Board that the existing services are inadequate, that the equipment is not sufficient, that the travelling public has made a request for other services.

Mr. Guay (Lévis): If you want to enter the Quebec-Montreal or Montreal-Quebec line, you say that you would have to prove that the service is not adequate. All the briefs, to my knowledge, seem to base themselves on the fact that Murray Hill service is not adequate.

Mr. Gagnon: But all the briefs which make these bombastic statements do not provide any admissible evidence. When appearing before the Quebec Transportation Board, the parties are before an administrative tribunal, the hearings are in an appropriate legal setting and allegations have to be proven by trustworthy witnesses. It is not simply a matter of stating that service is inadequate. But you have to produce facts, and provide circumstances of time and place.

Mr. Guay (Lévis): All the same, Mr. Gagnon, do you admit that very often, and I think that the owners of Murray Hill can admit that, passengers have had to wait because the limousine was full or because there were no taxicabs there, because there was no other service? This has happened, to my knowledge.

[Texte]

M. Gagnon: Le critère pour établir si un service est adéquat ou non ne dépend pas des circonstances exceptionnelles qui peuvent arriver à certains moments donnés.

M. Guay (Lévis): Considérez-vous les heures de pointe comme une circonstance exceptionnelle?

M. Gagnon: Si vous avez, par exemple, à une heure de pointe d'arrivées d'avions, 4 ou 5 avions additionnels à cause d'un retard dans leur voyage, à ce moment-là, ce n'est plus une heure de pointe, c'est une heure de tragédie. On ne peut plus alors parler de service adéquat ou non.

M. Guay (Lévis): Il y a quand même des heures de pointe qui sont normales à chaque jour, où il y a un plus grand nombre d'arrivées et de départs.

M. Gagnon: Normalement, Murray Hill devrait rencontrer ces heures de pointe.

M. Guay (Lévis): Vous dites que vous avez eu à certaines reprises des plaintes de certains passagers sur le service donné. Est-ce que vous avez eu des plaintes au sujet de l'attente de certains passagers?

M. Gagnon: Si vous me permettez, je vais le demander à mes clients.

A l'occasion, oui. Mais, comme le fait observer M. Hershorn, cela arrive dans toutes les entreprises de transport, quelles qu'elles soient, même à Air Canada.

M. Guay (Lévis): Donc, c'est insuffisant à certains moments donnés, parce qu'il y a eu les plaintes. A ce moment-là, ne faudrait-il pas que les taxis puissent reconduire ou amener de l'aéroport des passagers?

M. Gagnon: Comme je vous dis, on peut d'abord les appeler; ensuite, il y a d'autres moyens de s'assurer que ces services soient donnés. Si vous établissez, par exemple, des postes d'attente à l'aéroport, est-ce que ce sera simplement pour les heures de pointe et pour les moments où Murray Hill ne suffit pas au service? Qui va subventionner les services que prodigue Murray Hill lorsque, par exemple, ses 145 voitures sont stationnées à l'aéroport et attendent? Les chauffeurs de taxis l'attendront pas; ils peuvent sortir...

M. Guay (Lévis): Monsieur Gagnon, cela fait partie du contrat signé avec le gouvernement. C'est normal qu'à un moment donné, 70 véhicules attendent les arrivées. Vous le saviez lorsque vous avez fait votre soumission.

M. Gagnon: C'est essentiel; on est d'accord à-dessus. Si on est obligé d'attendre, il est

[Interprétation]

Mr. Gagnon: The criterion used to establish whether a service is adequate or not does not depend on exceptional circumstances which can occur at some times.

Mr. Guay (Lévis): Do you consider peak hours as an exceptional circumstance?

Mr. Gagnon: If, for instance, at peak arrival times of aircraft you have four or five additional aircraft arriving because their trips have been delayed, then this no longer becomes a peak period, but a tragic period. And then we can no longer speak of service as being adequate or not.

Mr. Guay (Lévis): At any rate each day there are normal peak traffic periods when there are greater numbers of aircraft arriving and leaving.

Mr. Gagnon: Normally, Murray Hill should meet these peak periods.

Mr. Guay (Lévis): You said that on a few occasions you did have complaints from passengers regarding the service given. Have you had any complaints with regard to waiting from any passengers?

Mr. Gagnon: If you will allow me I will ask my clients.

On occasion, yes. But as has been pointed out to you by Mr. Hershorn, this happens in all transportation undertakings, no matter where they are, even Air Canada.

Mr. Guay (Lévis): Therefore, it would be insufficient at some times, because there have been complaints. Would this not mean then that taxis should be able to carry passengers to and from the airport?

Mr. Gagnon: As I said, we can always call them. And then there are other ways of ensuring that these services are given. If you establish stands at the airport, for instance, will this simply be for peak hours or those times when Murray Hill is no longer adequate for the service? Who will then subsidize the Murray Hill services, for instance, when its 145 cars are at the airport waiting? The taxi drivers will not wait; they can leave...

Mr. Guay (Lévis): Mr. Gagnon, this is part of the contract signed with the government. It is normal that at some times there will be 70 cars waiting for aircraft to arrive. You knew it when you presented your tender.

Mr. Gagnon: It is essential, we agree on this. If we have to wait, it is very difficult

[Text]

bien difficile alors d'établir d'autres postes d'attente à part le nôtre. Si vous divisez les responsabilités du service, vous ne contrôlerez plus le service.

M. Guay (Lévis): Vous faites affaire avec une seule compagnie de taxis, si j'ai bien compris. Lorsqu'il y a trop de passagers à l'aéroport et que vous ne pouvez pas fournir à la demande, vous appelez une seule compagnie, n'est-ce pas?

M. Gagnon: C'est exact.

M. Guay (Lévis): Combien de taxis a cette compagnie?

M. Gagnon: Trente.

M. Guay (Lévis): Uniquement trente?

M. Gagnon: Oui. C'est suffisant.

M. Guay (Lévis): Elle a trente taxis, mais ils ne sont pas tous disponibles en même temps. J'imagine que dans la ville de Dorval, vous pouvez avoir 10, 12, 15 ou 20 taxis qui sont déjà engagés ailleurs et qui ne peuvent pas se rendre à l'aéroport.

M. Gagnon: Jusqu'à maintenant, on n'a pas eu la nécessité, semble-t-il, d'appeler d'autres taxis.

M. Guay (Lévis): Ils fournissent à la demande?

M. Gagnon: On n'a pas eu de difficulté là-dessus.

M. Guay (Lévis): Quel est le nom de la compagnie avec laquelle vous faites affaire?

M. Gagnon: Dorval Service Taxis.

M. Guay (Lévis): Et vous lui avez accordé l'exclusivité, si j'ai bien compris.

M. Gagnon: Il ne nous appartient pas d'accorder des exclusivités. Parce qu'il y a des problèmes de contrôle, parce qu'il y a des problèmes, par exemple, d'extension de la police d'assurance aux véhicules, il a fallu se limiter quant aux gens qu'on pouvait appeler. Pour être certain que le service serait donné et qu'on pourrait requérir ces services, jusqu'à maintenant, on a réclamé les services seulement de cet opérateur. Mais, cela ne veut pas dire que si demain les services demandaient une extension, il ne serait pas possible de faire plus.

M. Guay (Lévis): Il y a deux compagnies de taxis, si je comprends bien, dans la ville de Dorval?

[Interpretation]

then to establish any other stands besides our own. If you divide the responsibility for service, then you will no longer control the service.

Mr. Guay (Lévis): You deal with one taxi firm, if I understood correctly. When there are too many passengers at the airport and that you cannot meet the demand, you call only one company, right?

Mr. Gagnon: That is correct.

Mr. Guay (Lévis): How many taxis does it have?

Mr. Gagnon: Thirty.

Mr. Guay (Lévis): Only thirty?

Mr. Gagnon: Yes, only 30, but it is sufficient.

Mr. Guay (Lévis): But all 30 are not available at once. I would imagine that in the City of Dorval you could have 10, 12, 15 or 20 taxis which have already been hired elsewhere and which cannot get to the airport.

Mr. Gagnon: So far we have not found it necessary, it seems, to call any other taxis.

Mr. Guay (Lévis): They meet the demand.

Mr. Gagnon: We have had no difficulty in this regard.

Mr. Guay (Lévis): What is the name of this firm you deal with?

Mr. Gagnon: Dorval Service Taxis.

Mr. Guay (Lévis): And you have given an exclusive right to them, if I understand correctly.

Mr. Gagnon: We cannot give the exclusive right, it is not up to us to do. Because there are problems with regard to control, and also because there is the problem, for instance concerning the extension of the insurance coverage to the vehicles, we had to limit ourselves with regard to the people we could call. To be sure that the service would be given, and that we could call on that service we have until now asked for the services of this operator only. But that is not to say that if tomorrow the services required an extension that we could not do more.

Mr. Guay (Lévis): If I understood correctly there are two taxi firms in Dorval?

[Texte]

M. Gagnon: Il y a deux associations, en effet. Il faudrait bien remarquer d'ailleurs que les associations de taxis ne sont pas des entreprises de transport; ce sont des agences de *dispatching*.

M. Guay (Lévis): Mais, il y a deux associations quand même et vous faites affaire avec une seule.

M. Gagnon: Oui.

M. Guay (Lévis): J'ai une dernière question.

D'après votre contrat, il semble que vous auriez le droit d'avoir des taximètres. Vous auriez ce droit d'après votre contrat et si vous déteniez des permis de taxis, soit de la ville de Dorval ou soit de Montréal.

M. Gagnon: Assurément.

M. Guay (Lévis): Êtes-vous intéressé à devenir propriétaire d'une compagnie de taxis?

M. Gagnon: Non, merci.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: Mr. Gagnon, to follow up what Mr. Guay was saying, you do not feel that in any way you are subleasing your privileges by having your working arrangements with this Dorval taxi firm?

• 1040

Mr. Gagnon: I understand subleasing to be a firm agreement whereby somebody else would occupy a part of the territory I am leasing because the contract with the government is essentially a lease of a piece of land on the airport. None of these taxis are occupying any of that land; they are called when needed.

Mr. Horner: We had evidence before the Committee yesterday that you have a direct line to this taxi company at your dispatching stand at the airport.

Mr. Gagnon: All that does is facilitate service.

Mr. Horner: And in your mind that in no way is a breach of clause 6 of your contract, which reads:

6. No transfer of this Licence or any rights hereunder shall be made by the Licensee,...

While you may not have a permanent reserved spot for that taxi company to park

[Interprétation]

Mr. Gagnon: There are two associations, yes, in fact. But please note that taxi associations are not transportation enterprises; they are dispatching agencies.

Mr. Guay (Levis): But there are two associations all the same, and you deal with one only.

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Guay (Levis): My last question. According to your contact it seems that you would be entitled to have taxi-meters. It seems that you would be entitled to this according to your contract, and if you held taxi permits either from the City of Dorval, or Montreal.

Mr. Gagnon: Yes, surely.

Mr. Guay (Levis): Would you be interested in becoming the owners of a taxi company?

Mr. Gagnon: No, thank you.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Gagnon, pour en revenir à ce que M. Guay disait, ne pensez-vous pas que vous faites une sous-location de vos privilèges en concluant cette entente de travail avec cette compagnie de taxis de Dorval?

M. Gagnon: La sous-location serait à mon avis une entente ferme en vertu de laquelle quelqu'un d'autre occuperait une partie du territoire que je loue, parce que le contrat que nous avons conclu avec le gouvernement est essentiellement la location d'une partie des terrains de l'aéroport. Aucun de ces taxis n'occupe quelque section de ce terrain. On fait appel à eux quand on en a besoin.

M. Horner: Nous avons été saisis hier d'un témoignage voulant que vous ayez une ligne téléphonique vous reliant directement avec cette compagnie de service à l'aéroport?

M. Gagnon: Uniquement pour faciliter le service.

M. Horner: Alors, à votre avis, cela ne va pas du tout à l'encontre de l'article 6 de votre contrat qui dit:

6. Aucun transfert de ce permis ou droit ci-haut mentionné ne peut être fait par le détenteur du permis...

Bien que vous n'ayez peut-être pas un endroit permanent prévu pour permettre à cette

[Text]

its cars there, do you do not feel because of the fact you have this direct hookup as a permanent installation in your dispatching office that it would in any way..

Mr. Gagnon: Absolutely not, for the simple reason that the responsibility for the service remains entirely with Murray Hill and for the simple reason that the arrangements made on behalf of the passengers who solicit Murray Hill's services are transported by Murray Hill and no other.

Mr. Horner: Murry Hill does not receive any extra remuneration...

Mr. Gagnon: Absolutely not.

Mr. Horner: ...from this taxi firm?

Mr. Gagnon: Not at all.

Mr. Horner: You do not believe that other taxi firms would like to have the same arrangement with Murray Hill?

Mr. Gagnon: They might. They might even want to pay for it, but we are not interested. We are interested in giving the service and we are interested in controlling the service, because the public needs protection.

Mr. Horner: Of course, the use of the word "control" is really why we are here.

Mr. Gagnon: I would submit that it is essential, if we are going to have the responsibility of providing service, that we control it.

Mr. Horner: On page 18 of your brief you suggest:

...to grant to all the taxis in the Dorval area the right to wait for passengers at the Airport, the servicing of the Airport would not be adequate.

Would it not be feasible for Murray Hill to continue with the autobus and limousine service and, in addition, to set up a metered taxi service? The federal government could grant authority for a metered taxi service whether it be a common stand or two additional metered taxi stands. That is not the point I am now debating; it is the principle.

Mr. Gagnon: Yes, there is no question about the fact you can do this. Whether it is advisable or not is not for me to say. All we

[Interpretation]

compagnie d'y stationner leurs voitures, mais le fait que vous ayez ce contact direct, cette ligne directe à partir de votre centre de régulation de voitures se trouve aller à l'encontre de ces dispositions en quelque sorte ne le pensez-vous pas?

M. Gagnon: Non. Absolument pas. Pour la simple raison que la responsabilité du service est toujours du ressort de la *Murray Hill* et pour la simple raison que les dispositions prises au nom des voyageurs qui ont recours aux services de la *Murray Hill* sont prises par la *Murray Hill* et personne d'autre.

M. Horner: La *Murray Hill* ne reçoit pas de rémunération additionnelle?

M. Gagnon: Pas du tout.

M. Horner: ...De la compagnie de taxis?

M. Gagnon: Pas du tout.

M. Horner: Vous ne croyez pas que d'autres compagnies de taxis aimeraient avoir les mêmes ententes avec la *Murray Hill*?

M. Gagnon: Oui et elles seraient même peut-être prêtes à nous payer. Cela ne nous intéresse pas. Ce qui nous intéresse c'est de donner le service et de contrôler le service parce qu'il faut assurer la protection du public.

M. Horner: Naturellement, c'est l'usage de l'expression «contrôle» qui fait que nous sommes ici.

M. Gagnon: Je dis qu'il est essentiel si nous assumons la responsabilité du service de contrôler le service aussi.

M. Horner: A la page 18 de votre mémoire vous dites:

...accordaient à tous les taxis de Dorval le droit d'attendre des passagers à l'aéroport, ce service à l'aéroport serait tout à fait insuffisant.

Est-ce qu'il ne serait pas possible que vous, la *Murray Hill*, puissiez maintenir le service d'autobus et de limousines et qu'en plus de ce service vous établissiez un service de taxis? Le gouvernement fédéral pourrait donner l'autorisation pour les services de taxis que ce soit un poste commun ou deux postes communs supplémentaires. Ce n'est pas ce que je veux dire. Il s'agit du principe.

M. Gagnon: Oui. Qu'il soit souhaitable ou pas de le faire ce n'est pas à moi de le dire. Tout ce que nous pouvons faire c'est de vous

[Texte]

can do is submit some facts to you and you can decide whether they are worth anything or not.

Mr. Horner: The very fact that Murray Hill through negotiations has been given the exclusive right to transport passengers from the airport—and, I might add, the responsibility for doing that—and the very fact that Murray Hill has found it necessary to develop a working arrangement with a metered taxi firm, would suggest to me that a need for a metered taxi service is growing at the Dorval airport.

Mr. Gagnon: In the contract there is an obligation on the part of Murray Hill to provide bus service, to provide service by pleasure vehicles not registered as taxis and to provide service by taxis with taxi meters. According to the laws of the various municipalities it is absolutely impossible for Murray Hill to own—and especially in Dorval—taxi permits. I read the provisions to you before.

Mr. Horner: I am not really debating that point.

Mr. Gagnon: Murray Hill is providing the taxi service that its contract requires.

Mr. Horner: You say on page 18, though, that if the federal government granted taxis the right to wait for passengers at the airport that service would not be adequate. I am suggesting would it not be more than adequate...

Mr. Gagnon: May I have the exact page?

Mr. Horner: It is the third paragraph on page 18, and I am reading from the English copy. It may be a different page in the French translation.

Mr. Gagnon: Yes, I have the English copy here.

Mr. Horner: The point I am making is that you say here it would not be adequate, but would it not be more than adequate? If you say that your present service is adequate with autobus and limousine, all that an additional taxi service would provide would be in addition to what you now say is adequate, so how could it not be adequate?

Mr. Gagnon: The only thing I am pointing out here is that we are dealing with the problem of whether the taxis can provide the service or not. I am not dealing with a situation where Murray Hill would be giving bus service or would be giving car service, and

[Interprétation]

présenter des faits et vous verrez ce qu'il en est.

M. Horner: Le seul fait que la *Murray Hill* a reçu, en vertu de négociations, le droit exclusif de faire le transport de voyageurs à partir de l'aérogare et aussi j'ajouterais la responsabilité de le faire ceci et le seul fait que la *Murray Hill* ait jugé bon de prendre des ententes de travail avec une compagnie de taxis à taximètre me laisse conclure alors que maintenant il y a un besoin croissant d'un service de taxis à taximètre à l'aéroport de Dorval.

M. Gagnon: Dans le contrat, il y a de la part de *Murray Hill* cette obligation de fournir un service d'autobus, de fournir aussi un service de voitures d'agrément non inscrites comme taxis et d'assurer un service de taxis à taximètre. Suivant les règlements des différentes municipalités il est absolument impossible à la *Murray Hill* d'avoir tout particulièrement à Dorval un permis de taxis. Je vous ai déjà lu ces dispositions.

M. Horner: Ce n'est pas là-dessus que je veux en venir.

M. Gagnon: Nous ne faisons qu'assurer les services de taxis requis par le contrat.

M. Horner: Mais vous dites à la page 18, que si le gouvernement fédéral accordait aux taxis le droit d'attendre les voyageurs à l'aéroport, le service ne serait pas suffisant. Je suppose que ce serait plus que suffisant...

M. Gagnon: Puis-je savoir la page exacte?

M. Horner: A la page 18, de la version anglaise, troisième alinéa. Dans la version anglaise je dis bien. Il peut s'agir d'une page différente dans la version française.

M. Gagnon: Oui, j'ai la copie anglaise ici.

M. Horner: Ce que je veux prouver c'est que vous dites ici que ce ne serait pas suffisant, mais est-ce que ce ne serait pas plus que suffisant? Si maintenant vous dites que votre service est suffisant avec les autobus et les limousines et que ce service de taxis additionnels viendrait simplement s'ajouter à un service que vous décrivez comme étant suffisant.

M. Gagnon: Ici nous sommes saisis du problème à savoir si les taxis peuvent assurer le service ou pas. Je ne vous parlais pas d'une situation où la *Murray Hill* aurait un service d'autobus, un service de voitures et un service de taxis en plus. Si vous trouvez

[Text]

where there would be taxi service as well. If you consider that the taxi services are going to supplement the services of Murray Hill, that is another kettle of fish and there is another way of looking at the problem.

Mr. Horner: I have not heard anybody suggest before this Committee that there is no need for the autobus or even the limousine. There is a need, and nobody is debating that point, but the point that I have heard debated here is that while there is a need for the autobus and the limousine, there is also the additional need for metered taxi service.

Mr. Gagnon: The problem with that statement, first of all, is that there is no way of ensuring metered taxi service because no one is obliged to use his meter. Secondly, there is the little problem that Murray Hill is presently losing money on its car service and if the situation continues to develop, the only alternative will be to have no car service and it will be strictly taxis, with the resulting problems.

Mr. Horner: To get back to the car service that you were speaking of, Mr. Gagnon, in the second paragraph on page 14 you speak of carrying passengers from the airport to any municipality. In order to clarify this in my mind, does this mean that you take them only to the municipality that is outlined in your colourful map or does it mean that you take them to a specific address within that municipality?

Mr. Gagnon: We take them to a specific address in the municipality, whatever his destination is.

Mr. Horner: In other words, it is very, very similar to a metered taxi service.

Mr. Gagnon: Not at all; it is a completely different concept. I do not know how to begin to explain the differences, but they are considerable.

Mr. Horner: I see the definitions here which point out the difference between a vehicle and a...

Mr. Gagnon: There is a similarity, of course, because you have cars and you have chauffeurs and you have a distance covered and you have a flat rate that is charged. The entire service is controlled by a governmental agency from one end of the service to the other. It is like comparing carrots and peas.

[Interpretation]

que le service de taxis viendra s'ajouter aux services de la *Murray Hill* alors c'est une autre question et c'est une autre façon de voir le problème.

M. Horner: Je n'ai pas entendu dire que quelqu'un ait laissé entendre qu'il n'y avait pas besoin de service d'autobus ou de limousines. Il y a un besoin et personne ne le conteste. Mais ce que je veux dire ici c'est que si on a besoin d'un service d'autobus, de limousines on a aussi besoin d'un service de taxis à taximètre.

M. Gagnon: Tout d'abord cette déclaration pêche en ce sens d'abord qu'il n'y a aucune façon d'assurer un service de taxis parce que personne n'est tenu d'utiliser le taximètre. Deuxièmement il y a ce problème que la *Murray Hill* perd de l'argent actuellement avec son service de voitures et si la situation se maintenait, la seule solution de rechange serait de n'avoir aucune voiture mais simplement des taxis avec tous leurs problèmes.

M. Horner: Pour en revenir aux services de voitures dont vous parlez, monsieur Gagnon, vous dites au deuxième alinéa de la page 14, vous parlez de transporter des passagers de l'aéroport à la municipalité. Pour clarifier mes idées, ceci signifie-t-il que vous ne les transportez qu'à destination des municipalités que l'on voit sur cette carte colorée ou cela signifie-t-il que vous les conduisez à une adresse précise au sein de cette municipalité?

M. Gagnon: Nous les amenons à une adresse bien précise dans cette municipalité quelle que soit la destination.

M. Horner: En d'autres termes, c'est très, très analogue à un service de taxis à taximètre?

M. Gagnon: Pas du tout. Parce que c'est une toute autre notion. Je ne sais pas au juste comment je pourrais vous expliquer la différence. Mais elle est grande.

M. Horner: Mais je vois des définitions ici qui établissent la différence entre un véhicule et un...

M. Gagnon: Il y a similitude bien entendu parce que vous avez des chauffeurs, des voitures, une distance qui est parcourue et un taux fixe qui est exigé. L'ensemble du service est contrôlé par une agence du gouvernement pour toute la gamme de ces services, tous les aspects de ces services. C'est comme si on faisait une comparaison entre des carottes et des pois, des pommes et des oranges.

[Texte]

Mr. Horner: I have another point that I would like to ask you about, Mr. Gagnon. At most of the major airports certain services are generally available; the autobus, the limousine, which is what you are providing, and a metered taxi service. The Department of Transport did some surveying for us, and you can go down the list of the ten major airports in the United States and most of them have the two services available. Some are exclusive services which are provided by an autobus company and some are exclusive services provided by a taxi company, but they are not always exclusive. It would appear to me that this would be a workable solution at the Dorval airport.

Mr. Gagnon: My information, for what it is worth, is that seven out of ten are exclusive. I know for a fact that as far as transportation companies are concerned the permits granted by the various government agencies in the United States and Canada are essentially exclusive, and they have to be.

Mr. Horner: If you take the taxi and the autobus together, seven out of ten are exclusive, but if you break it down into two groups and take the taxi stands alone, six out of ten are not exclusive.

Mr. Gagnon: Yes, I would imagine that the taxis are not exclusive.

Mr. Horner: No. I am just suggesting that perhaps this would be a workable solution in the Montreal area. Would you have any objection to this?

Mr. Gagnon: As we have said, we have absolutely no objection to whatever policies you determine. The policy that you have imposed upon us for the past 20 years is one where we have to provide exclusive service and we have made investments based on that policy. If you change it, we will have to revise our position.

Mr. Horner: That is what I was leading up to—the way in which you suggest the federal government has imposed this upon you. It was a negotiated thing, and in order to reach a satisfactory settlement there have to be two satisfied people.

Mr. Gagnon: But this was the policy of the government.

Mr. Horner: Oh, yes. I am not debating that but I am saying, though, that when the policy was initiated, approximately 4 per cent of the

[Interprétation]

M. Horner: Je voudrais vous poser une autre question, monsieur Gagnon. Dans la plupart des principaux aéroports, on assure, en règle générale certains services: des autobus, des limousines, comme vous en assurez vous-mêmes et un service de taxis à taximètre. Le ministère des Transports a fait des relevés à notre intention, et vous pouvez parcourir la liste des 10 principaux aéroports aux États-Unis et la plupart assurent les deux services. Certains sont des services exclusivement assurés disons par une compagnie d'autobus et d'autres sont des services exclusivement assurés par des compagnies de taxis. Mais ce n'est pas toujours exclusif pour ces compagnies. Alors il me semble que ce serait une solution possible à Dorval.

M. Gagnon: Suivant mes renseignements, s'ils sont exacts, c'est que 7 sur 10 sont des compagnies à service exclusif et je sais bien que pour ce qui est des compagnies de transport les permis accordés par les différentes agences du gouvernement aux États-Unis et au Canada sont habituellement des permis de services en exclusivité.

M. Horner: Si vous prenez l'autobus et le taxi, ces services sont exclusifs mais si vous en faites une répartition en deux catégories et prenez simplement les postes de taxis, 6 sur 10 ne sont pas exploités en exclusivité.

M. Gagnon: Oui. Je suppose qu'il n'y a pas exclusivité pour les taxis.

M. Horner: Non. Disons que ce serait une solution possible pour la région de Montréal. Vous ne vous y opposez pas?

M. Gagnon: Comme nous l'avons dit, on ne s'y oppose absolument pas quelle que soit la ligne de conduite que vous ayez déterminée. Mais suivant la politique que vous nous avez imposée ces 20 dernières années nous devons assurer l'exclusivité du service et nous avons fait des investissements pour cela. Si vous voulez modifier cette politique, il nous faudra repenser notre attitude.

M. Horner: Ce à quoi je voulais en venir, vu que de la façon dont vous présentez la chose, c'est comme si vous disiez que le gouvernement fédéral vous a imposé cela. Il s'agit pourtant d'une question négociable et pour en arriver à une entente, il faut satisfaire les deux parties.

M. Gagnon: Mais c'était la politique du gouvernement.

M. Horner: D'accord, mais seulement, je vous dis que lorsqu'on a commencé d'appliquer cette politique, environ 4 p. 100 de votre

[Text]

gross revenue was paid as a commission or royalty, whatever you want to call it, to the federal government. The latest figures we have show that it has dwindled down to 2.4 per cent, and at one time it was only 1.7 per cent. Now you suggest that you are really losing money with what you call your limousine service. We have had taxi companies here which have said they are prepared to pay better than 5 per cent for the privilege of operating a taxi system which would be very, very similar to your limousine service. If the autobus is the big money earner, do you not believe that that 2.4 per cent is a little low? It is a good negotiating bid on your behalf—I commend you if you were the negotiator—but from the taxpayer's point of view do you not believe it is a little low?

Mr. Gagnon: I must say that I did not negotiate, and I must say that the financial arrangements are not something I have been involved with. I am certainly not in a position to discuss that aspect of the contract, and I submit...

Mr. Horner: Let me put it to you this way.

Mr. Gagnon: I would just like to add this. In the memorandum, in the conclusion, I have submitted a framework and some recommendations on how in the future the airport's ground surface transportation problems should be handled, and I submit that this method of negotiating contracts and calling tenders on a public service such as transportation, with the considerable investments involved, is not the right way to go about it.

Mr. Horner: It is pretty risky. But do you not believe that there should be some continuity in the federal government's laying down a policy or a principle as between, for example, Dorval, Toronto, Edmonton, Vancouver?

Mr. Gagnon: If I may refer again to these recommendations, I suggested that the granting of permits to operate ground transportation out of the airport be turned over to a government agency, an administrative tribunal or the equivalent of the Quebec Transportation Board, for instance the Canadian Transport Commission, so that the persons who wish to give service at the airport be required within a legal framework to determine that there is a public need, that the existing services are inadequate, and that there is a need either to change the service,

[Interpretation]

revenu brut était versé en commissions de redevances au gouvernement fédéral et d'après les dernières données que nous ayons ce chiffre s'est réduit à 2.4 p. 100 et à un moment donné, il n'était que de 1.7 p. 100. Alors, vous dites que vous perdez vraiment de l'argent avec votre service de limousines. Il y a des compagnies de taxis ici qui ont dit qu'elles seraient prêtes à payer plus de 5 p. 100 disons pour avoir le privilège d'exploiter un service de taxis qui serait très semblable à votre service de limousines. Si le service d'autobus est celui qui fait les gros sous, ne croyez-vous pas que 2.4 p. 100 est un taux de profit un peu bas? C'est une bonne offre pour négocier de votre part. Je vous féliciterais si vous étiez le négociateur mais du point de vue du contribuable, tout de même, ne pensez-vous pas qu'il s'agit là d'un chiffre un peu bas?

M. Gagnon: Je dois vous dire que ce n'est pas moi qui fut responsable des négociations et je dois ajouter que je n'ai pas participé à la négociation des clauses financières. Je n'y ai pas participé du tout et je ne suis pas en mesure de vous parler de cet aspect du contrat. Aussi je préconise...

M. Horner: Permettez-moi de vous dire ceci.

M. Gagnon: Mais seulement, je voudrais ajouter ceci. Dans le mémoire et les conclusions, je vous ai présenté un cadre et des recommandations quant à la façon dont, à l'avenir, le service de transport au sol à l'aéroport devrait fonctionner et je crois que pour ce qui est des négociations du contrat et des appels d'offres pour un service public tel que le transport, avec ses investissements très élevés que ce n'est pas la bonne façon de procéder.

M. Horner: Il y a toujours un risque, mais ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir uniformité dans la façon dont le gouvernement fédéral établit les principes et les lignes de conduite disons pour Dorval, Toronto, Edmonton, Vancouver?

M. Gagnon: Si on me permet une fois de plus de revenir à ces recommandations, je vais proposer que l'octroi des permis pour exploiter un service de transport au sol à partir de l'aéroport, soit fait par un organisme gouvernemental, un tribunal administratif, ou l'équivalent de la Régie des transports du Québec, par exemple la Commission des transports du Canada, qui obligerait la personne qui désire assurer un service à l'aéroport, dans un cadre juridique, établir s'il y a un besoin pour le public, si les services actuels sont suffisants et s'il y a nécessité soit

[Texte]

to withdraw the permit or to give additional permits.

As far as financial arrangements are concerned, if you had such a set-up, of course, the financial arrangements would be unilateral.

Mr. Horner: At one time—and I am going back a number of years to the late forties or early fifties—Murray Hill agreed to pay 10 per cent, found they could not operate at 10 per cent...

Mr. Gagnon: I am not surprised.

Mr. Horner: ...and objected to it. Mind you, air traffic was real low and volume builds efficiency—so we are told by economists—so they negotiated a set price without any regard to the amount of traffic hauled. Do you not believe that the fairest way would be to return to a percentage rather than a flat rate? In other words...

Mr. Gagnon: As I said, as far as I am concerned the financial arrangements of the company are beyond me. If the percentage is what it is at the moment, it is no doubt because the revenues of that company are not that hot. The percentage on the gross may be low, but what is the net revenue of the company? That is a very important consideration.

Mr. Horner: You are suggesting that it should be figured out as in the case of a public service company? We should grant the fact that you are operating something similar to a utility company and we should grant you the right to return so much on your invested dollar?

Mr. Gagnon: We are a utility company.

Mr. Horner: Would you give the Committee, then, sir, in your own estimation... well, of course, you will say it is proper and right. Is there some way in which a body—not necessarily a public body but a body such as you suggested a while ago—could be set up to examine your returns on invested capital to determine whether or not they are exorbitant today?

Mr. Gagnon: I am sure the Department of Transport controls completely all our finances, knows exactly...

Mr. Horner: If it does not, Benson—the Minister of Finance—does.

[Interprétation]

de changer le service soit de retirer le permis ou soit de donner des permis additionnels.

Pour ce qui est des dispositions financières, si vous avez un tel cadre de telle structure, alors, bien entendu, les ententes financières seront unilatérales.

M. Horner: A un moment donné, la *Murray Hill* a convenu de payer, je reviens en arrière d'un certain nombre d'années, vers la fin des années quarante ou au début des années cinquante, 10 p. 100 et on a découvert qu'elle ne pouvait le faire...

M. Gagnon: Je n'en suis pas étonné.

M. Horner: ...et qu'elle s'y refusait. Il y avait très peu de trafic aérien et le volume crée l'efficacité, le rendement nous disent les économistes; alors, on a négocié un prix fixe sans tenir compte du volume de trafic. Mais ne croyez-vous pas que la façon la plus juste et équitable serait d'en revenir à un pourcentage plutôt qu'à un taux fixe? En d'autres termes...

M. Gagnon: Comme je vous le disais, en ce qui me concerne, les dispositions financières de la compagnie me dépassent. Si le pourcentage est ce qu'il est maintenant, c'est sans aucun doute dû au fait que les revenus de cette compagnie ne sont pas si élevés. Le pourcentage du revenu brut est peut-être faible mais quel est le revenu net de cette compagnie? C'est une question très importante.

M. Horner: Alors, vous proposez que ce soit calculé comme une compagnie rendant un service public? Nous devons tenir compte du fait que vous exploitez une compagnie genre d'utilité publique et nous devrions vous permettre de recevoir tant par dollar investi?

M. Gagnon: Nous sommes une compagnie d'utilité publique en effet.

M. Horner: Voudriez-vous bien alors fournir au Comité monsieur, selon vos estimations... Naturellement, vous déclarez que ce que vous avancez est juste et approprié. Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un organisme, pas nécessairement public, mais un organisme tel que vous le préconisiez il y a quelque temps, qui serait établi pour examiner les bénéfices que vous faites sur le capital investi afin d'établir si oui ou non ils sont actuellement raisonnables?

M. Gagnon: Je suis sûr que le ministère des Transports surveille toutes nos finances soit exactement...

M. Horner: S'il ne le fait pas alors, le ministre des Finances le fait sûrement lui...

[Text]

Mr. Gagnon: Yes, and how. And the control is absolute. So I think it is wrong to find something serious or incorrect in the fact that the percentage is only 2 per cent. This is only because the service is efficient and is working on a very, very small margin of profit.

Mr. Horner: And you have had some good negotiators.

I have more questions, Mr. Chairman, but I will pass now.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, how many of your cars are radio equipped at this time, or are any of them radio equipped?

Mr. Gagnon: None at all.

Mr. Skoberg: Well, then, to clarify something which, with all these municipal by-laws that you seem to be confronted with, which are really causing the confusion in the whole situation, in my opinion, can you pick up, or do you pick up, or do your drivers pick up any passengers in Montreal or Dorval?

Mr. Gagnon: None of our vehicles takes any passengers without the company's having received a prior call at its headquarters either at Dorval or in Montreal.

Mr. Skoberg: And it is very doubtful that they would pick up any along the streets.

Mr. Gagnon: There is no way because the vehicle which they operate is a private vehicle that has absolutely no distinctive indications of any kind. You cannot identify a Murray Hill car on the street; it is impossible. The only way that this driver can take on a passenger is by being dispatched by his dispatcher to do so, and the dispatching is done either at the airport or at the various terminuses. In all cases the prices are quoted to the potential passenger before the car is dispatched.

Mr. Skoberg: I notice that in the agreement, you have to provide some ambulance service. Is there not an ambulance service in the City of Montreal or Dorval that would cover this particular aspect of the agreement?

Mr. Gagnon: Our ambulance service is not limited to the airport, but it is an additional service that we provide at the airport on demand, according to need.

Mr. Skoberg: To what agencies besides the airport do you provide this ambulance service?

[Interpretation]

M. Gagnon: Oui et comment. Et le contrôle est vraiment absolu. Donc, je pense qu'il n'est pas juste de voir quelque chose de grave ou d'incorrecte dans ce pourcentage qui n'est que de 2 p. 100. Ceci signifie simplement que le service est efficace et qu'il fonctionne avec une très très faible marge des bénéfices.

M. Horner: Et vous avez eu les services de très bons négociateurs.

J'aurais d'autres questions à poser monsieur le président, mais je ne veux pas abuser de la patience du comité.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, messieurs, quelle proportion de vos voitures sont déjà équipés d'un poste de radio?

M. Gagnon: Aucune des voitures.

M. Skoberg: Donc, pour préciser un point avec tous ces règlements municipaux qui semblent présenter un problème et entraîner la confusion dans toute la situation en ce qui me concerne. Où recueillez-vous des voyageurs où vos chauffeurs recueillent-ils des voyageurs à Montréal ou à Dorval?

M. Gagnon: Aucun de nos véhicules ne prend de passagers sans que la compagnie ait reçu un appel au préalable, à ses bureaux soit de Dorval soit de Montréal.

M. Skoberg: Alors, il est douteux que l'on puisse en cueillir le long de la rue?

M. Gagnon: C'est impossible parce que le véhicule utilisé est un véhicule privé qui n'a aucun signe extérieur. On ne peut identifier les voitures de la *Murray Hill* dans la rue, c'est impossible. La seule façon dont un chauffeur puisse cueillir un voyageur c'est lorsque son régulateur l'envoie le chercher et la régulation des voitures se fait soit à l'aéroport soit encore aux différents points ou aux terminus. Dans tous les cas, le prix est donné au client éventuel avant que l'on envoie la voiture le cueillir.

M. Skoberg: Je vois ici dans le contrat qu'il vous faut assurer aussi un service d'ambulances. N'y a-t-il pas un service d'ambulance dans la ville de Montréal ou de Dorval qui assurerait cette clause de votre contrat?

M. Gagnon: Notre service d'ambulances n'est pas simplement pour l'aéroport, mais c'est un service additionnel que nous fournissons à l'aéroport sur demande, selon les nécessités.

M. Skoberg: Est-ce que vous assurez ces services d'ambulances à d'autres agences qu'à l'aéroport?

[Texte]

Mr. Charles Hershorn (President, Murray Hill Limousine Services Ltd.): If I may, I will answer on the ambulance service.

We have contracts with the Montreal General Hospital, the Royal Victoria Hospital and the Montreal Children's Hospital in Montreal, and when an ambulance is required at the airport we generally dispatch it. The hospital is called first and the ambulance is dispatched with a doctor and an attendant. We do not go out on calls without a doctor and an attendant, and we do not go out from the garage unless it is dispatched through the hospital, which supplies the necessary equipment such as oxygen, etc.

Mr. Skoberg: Do you service the entire city of Montreal on calls from the hospitals?

Mr. Hershorn: On calls only; there is no cruising.

Mr. Skoberg: How many drivers have an investment in your company?

Mr. Hershorn: Drivers? investment?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Hershorn: None.

Mr. Skoberg: Are there any cars that are owned by the drivers? Are they all employees?

Mr. Hershorn: No sir; they are all employees; we own every vehicle. The Province of Quebec is the only province I know of in Canada that does not permit the leasing or renting of vehicles, like other areas. I know, for example, that in Toronto the airport operator is permitted to rent his vehicles. He does not have to lay out a capital amount for the vehicle but we, in the Province of Quebec, must own our own vehicles.

Mr. Skoberg: Then naturally these employees would be covered by Unemployment Insurance, compensation, pension funds...

Mr. Hershorn: And their salaries paid, plus, whether they work or not.

Mr. Gagnon: The average wage is about 125 a week.

Mr. Skoberg: Do they belong to an association or a union?

Mr. Hershorn: No.

Mr. Skoberg: Do you have a company-type union set up that can negotiate with you?

[Interprétation]

M. Charles Hershorn (président, Murray Hill Limousine Services Ltd.): Je vais répondre à cette question sur le service d'ambulances si vous me le permettez.

Nous avons un contrat avec l'Hôpital général de Montréal, le *Royal Victoria Hospital*, le *Montreal Children's Hospital* et lorsqu'on a besoin d'une ambulance à l'aéroport, nous l'envoyons généralement. On appelle d'abord l'hôpital et nous envoyons une ambulance avec un médecin et un aide et on ne va jamais chercher un malade à moins d'avoir un médecin à bord et un aide. Et nous ne quittons pas le garage à moins d'un appel de l'hôpital qui fournit tous les services tels que l'oxygène et le reste.

M. Skoberg: Est-ce que vous desservez toute la ville de Montréal sur appels des hôpitaux?

M. Hershorn: Simplement sur appel, il n'y a pas de voitures qui patrouillent.

M. Skoberg: Combien de chauffeurs ont des investissements dans votre compagnie?

M. Hershorn: Des chauffeurs, des investissements?

M. Skoberg: Oui.

M. Hershorn: Aucun.

M. Skoberg: Y a-t-il des voitures qui sont la propriété des chauffeurs? Sont-ils tous des employés?

M. Hershorn: Non. Ils sont tous des employés. Toutes les voitures nous appartiennent. À ma connaissance, la province de Québec est la seule au Canada qui défende la location de véhicules. Je sais qu'à Toronto, le préposé à l'aéroport peut louer ses voitures. Il n'a pas à investir de capital pour sa voiture, mais nous, au Québec, nous devons être propriétaire de nos voitures.

M. Skoberg: Naturellement, ces employés seraient assujettis à l'assurance-chômage, au régime de pension etc....

M. Hershorn: Et ils touchent leur salaire, qu'ils travaillent ou non.

M. Gagnon: Le salaire moyen est de \$125 par semaine.

M. Skoberg: Avez-vous un atelier syndical avec qui vous pouvez négocier?

M. Hershorn: Non.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez un syndicat chez vous?

[Text]

Mr. Hershorn: No.

Mr. Skoberg: In the event any proposals were forthcoming to limit the type of service to limousine service, taxi service being aside from that, would your company be prepared to bid on limousine service only, or limousine and autobus, or whatever it is?

Mr. Hershorn: I do not think there was any bidding in the early days. It was a question of finding an operator who was prepared to make the investment that was required and the anticipated investment in view of the larger aircraft from its infancy, and we have had to keep pace with the aircraft.

I might mention that with the new 747's I believe you gentlemen went out to visit yesterday, having a 300-odd passenger capacity, we are ahead in our delivery of vehicles to handle that capacity. We have invested over \$1.5 million in large-sized air-conditioned, air-ride vehicles, some equipped with washrooms, for the purpose of handling the mass transportation that these large aircraft will require if and when they start coming in on a regular schedules.

Mr. Skoberg: As drawn out yesterday—and we have the records for it—there are quite a number of airports throughout the country that do have exclusive limousine service, but not taxis, and I am wondering whether or not your company would be prepared to provide limousine service; taxi then, of course, would not be exclusive.

Mr. Hershorn: We are prepared to provide the type of service we are providing today, and always will be so prepared.

Mr. Skoberg: Have you had any contact with the Department of Transport with regard to the proposed new airport?

Mr. Hershorn: Not as yet.

Mr. Skoberg: Do you anticipate being able to and being permitted to provide service to that airport?

Mr. Hershorn: We hope so.

Mr. Skoberg: A similar type of service to that you are providing now?

Mr. Hershorn: Absolutely; we are prepared in advance. We have our large capacity vehicles, as I mentioned. The investments are made prior in anticipation of this new Boeing 707. Should a half dozen of those land at the same time, we are prepared to handle them. Our fleet capacity of buses alone amounts to 80 vehicles.

[Interpretation]

M. Hershorn: Non.

M. Skoberg: Si une proposition était faite en vue de limiter le service au service des limousines, à l'exclusion du service de taxi, votre compagnie serait-elle prête à présenter une soumission simplement pour la limousine, l'autobus, ou quoi que ce soit?

M. Hershorn: Je ne crois pas qu'il y ait eu des soumissions au début. Il s'agissait de trouver quelqu'un qui soit prêt à faire l'investissement nécessaire et à s'adapter par la suite à l'évolution de ce mode de transport.

L'avènement du 747 que vous avez, je crois, visité hier, qui peut transporter quelque 300 voyageurs et plus, nous place en avance dans la livraison de ces véhicules. Nous avons les véhicules voulus, car nous avons investi plus de 1.5 million pour des voitures climatisées, avec salle de toilette, pour assurer le transport en masse entraîné par ces gros avions quand ils voleront régulièrement.

M. Skoberg: Il y a un bon nombre d'aéroports à travers le pays qui ont des services de limousine en exclusivité, mais pas de taxis. Je me demande si votre compagnie serait prête à fournir un service de limousine; les taxis, bien sûr, ne seraient pas en exclusivité.

M. Hershorn: Nous sommes prêts à assurer le genre de service que nous assurons présentement et nous le serons toujours.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez des contacts avec le ministère des Transports pour ce qui est du nouvel aéroport?

M. Hershorn: Pas encore.

M. Skoberg: Croyez-vous que vous serez autorisés à assurer le service à cette aéroport?

M. Hershorn: Nous l'espérons.

M. Skoberg: Un service analogue à celui que vous assurez maintenant?

M. Hershorn: Absolument; nous sommes prêts. Nous avons déjà les véhicules nécessaires pour desservir les Boeing 707 quand ils entreront en service. Si une demi-douzaine de ces appareils atterrirent en même temps, nous sommes prêts. Nous disposons de 80 autobus.

[Texte]

Mr. Skoberg: May I possibly ask a very brief question on the structure of your company? Is it owned completely in Quebec?

Mr. Hershorn: It is a Quebec charter, yes.

Mr. Gagnon: I would like to add, as we pointed out in the brief, that the investments made in Quebec also. For instance, the buses purchased from Prevost.

Mr. Skoberg: Of course I could possibly make exception, coming from another part of the country. If I am a user of this airport and a user of your services they should not necessarily be restricted to Quebec only, but that is another side-issue.

Mr. Gagnon: I think Prevost is Canadian.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, noticed in your brief that you also brought out the fact that there have been many things said against Murray Hill concerning its service and other things, and the other thing I am wondering about is whether you could possibly tell me if you know whether there have been any direct political commitments made to the government, or to any governments, or any political party in Canada?

The Chairman: I doubt, Mr. Skoberg, that your question would be in order.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on a point of order, I believe if we are looking at the overall situation of the granting of permits and franchises the question is in order. I think probably the gentleman could answer it very briefly. I think they would like to clear the matter up.

Mr. Hershorn: I am prepared to answer.

The Chairman: Order, please.

M. Breau: J'en appelle au Règlement. Monsieur Portelance, je pense que les questions que pose M. Skoberg ont aucun lien avec le mandat que nous détenons à la Chambre des communes; nous devrions nous rappeler que nous ne sommes pas ici pour savoir si Murray Hill comme tel fait son devoir ou pas. Nous sommes ici pour étudier la question du transport terrestre entre les aéroports et le centre de la ville. La plupart des gens, qui ont interrogé ce matin, s'en sont tenus à cela, mais les questions de M. Skoberg, se réfèrent à Murray Hill, en tant que compagnie; pour notre part, cela pourrait tout aussi bien être Murray Hill ou la compagnie «X». Nous étudions le problème du Transport.

[Interprétation]

M. Skoberg: Puis-je vous demander si votre compagnie est de propriété québécoise?

M. Hershorn: C'est une charte du Québec, oui.

M. Gagnon: J'aimerais ajouter que, comme on l'a signalé dans le mémoire, l'investissement est fait aussi au Québec. Ainsi, les autobus sont achetés de Prevost.

M. Skoberg: Venant d'une autre région du pays, je pourrais m'opposer. Si j'utilise l'aéroport et ses services, ils ne devraient pas être limités au Québec, mais ça c'est une autre question.

M. Gagnon: Je crois que Prevost est canadien.

M. Skoberg: Dans votre mémoire, vous signalez qu'on a bien critiqué le service de Murray Hill et autres choses. Mais pourriez-vous me dire s'il y a eu des engagements politiques de pris auprès du gouvernement ou d'un parti politique du Canada?

Le président: Je doute que votre question soit dans l'ordre.

M. Skoberg: J'en appelle au règlement, monsieur le président. Si on considère dans son ensemble l'octroi des permis des franchises, cette question est recevable. Le témoin pourrait y répondre brièvement. On voudrait, je crois, éclaircir ce point.

M. Hershorn: Je suis prêt à y répondre.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Mr. Breau: On a point of order. Mr. Portelance, I think that the type of questions Mr. Skoberg is in the process of asking have nothing to do with the terms of reference we have from the House of Commons. We should remind ourselves that we are not here to examine whether Murray Hill is doing its duty as such or not. We are here to consider the ground transportation problem from the airport to the centre of the City. Most of the people who put questions this morning dealt with that solely, but now Mr. Skoberg's questions deal with Murray Hill as a company; it could be Murray Hill or "X" company as far as we are concerned. It is the problem of transportation which concerns us.

[Text]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, it seems to me our Committee is on the defensive and trying to defend the witnesses. The witnesses will say so if they do not want to answer the question; we do not have to say it. The gentleman wants to answer the question.

The Chairman: I do not think I will allow that question, Mr. Skoberg. I think the Order of Reference we have is for us to study the matter of transportation. I think your question is for outside the Order of Reference we have.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order on this point, allegations of a number of kinds, and rumours have been bandied about, about Murray Hill for many, many months—probably years. Whether or not they are true, nobody seems to know or says. These have been made about Murray Hill; they may or may not be true. They were a major part of what contributed to this Committee's looking into this subject. Surely Murray Hill, if it wishes to, should have the opportunity of clearing them up for once and for all. I think this is perfectly proper; it is perfectly fair to Murray Hill.

Mr. Breau: Mr. Chairman, on a point of order, I contend this is not the place for Murray Hill to exonerate itself or defend itself.

The Chairman: I think I made Mr. Skoberg understand my point of view on that, and I do not think this question should be put. If you want me to read Beauchesne, the same rules apply here as in the House of Commons and Beauchesne is very, very clear about that, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will be very brief, Mr. Chairman. I will just suggest that if the DOT granted a franchise to any company at any place in Canada we should know if there is anything involved with the granting of that franchise, and once again I am pleading with you to allow the gentleman to answer if he wants to. I believe he does want to answer. Let us not be on the defensive all the time; give the witnesses a chance.

The Chairman: Yes, but letting Mr. Herhorn answer your question might open up a debate much larger than our Order of Reference. My ruling is that the question should not be asked, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Possibly I can meet with the gentlemen later and they can give me the answer then so that it will not be on record, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle.

[Interpretation]

M. Skoberg: Monsieur le président, le comité semble sur la défensive, et il essaie de défendre les témoins. Les témoins diront s'ils veulent répondre aux questions. Ce n'est pas à nous de le dire. Monsieur est disposé à répondre à la question.

Le président: Je n'autorise pas cette question, monsieur Skoberg. Notre mandat nous demande d'étudier la question des transports. Or, je crois que votre question est étrangère à ce mandat.

M. Benjamin: J'en appelle au Règlement. Il court sur Murray Hill depuis bien des mois, voire des années, des rumeurs. Sont-elles justes ou non, nul ne semble le savoir. Ce sont ces rumeurs qui, en grande partie, nous ont amenés à faire la présente étude. La compagnie Murray Hill, si elle le désire, devrait pouvoir dissiper ces rumeurs. Cela est tout à fait approprié; tout à fait juste.

M. Breau: J'en appelle au Règlement. Ce n'est pas l'endroit pour la compagnie Murray Hill de se défendre ou de se disculper.

Le président: Je crois que M. Skoberg comprend sur cette question mon point de vue et je ne crois que cette question doive être posée. Si vous voulez que je vous cite Beauchesne les mêmes règles s'appliquent ici qu'à la Chambre, et Beauchesne est très clair, très précis là-dessus, M. Skoberg.

M. Skoberg: Je serai très bref. Je dirai simplement que si le ministère des Transports accorde une franchise à une compagnie au Canada, il faudrait savoir si cet octroi entraîne quelque chose. Je vous demande donc encore de permettre au témoin de répondre à cette question s'il le désire. Cessons d'être sur la défensive et donnons une chance au témoin.

Le président: Si en permettant à M. Herhorn de répondre à votre question, on pourrait déclencher tout un débat qui déborderait notre mandat. Je décide donc que cette question ne doit pas être posée, M. Skoberg.

M. Skoberg: Je pourrai rencontrer le témoin plus tard et il me répondra alors. Ainsi, cela ne figurera pas au procès-verbal, monsieur le président.

Le président: M. Pringle.

Texte]

Mr. Pringle: Mr. Chairman, thank you very much. I have a few questions; most of them have been answered.

During the proceedings of the last couple of days, we have heard a great deal about licences, about permits, municipalities, dead-heading out of the airport. I see by your brief this morning that you have 65 per cent of your vehicles dead-headed back.

Mr. Gagnon: To the airport.

Mr. Pringle: As a matter of fact, one passed yesterday when we were going out there, with nobody in it. This is quite a problem. As I understand the problem—and I would like to have it on the record if I am correct—we are discussing your contract as it stands between the federal government and Murray Hill, and the other matters are incidental to whether the federal government should change its policy. Is that correct?

Mr. Gagnon: If I understood correctly the purpose of these hearings you gentlemen are searching for perhaps a new formula for the operation of airports across Canada.

The testimony that we are bringing before you is given in the hope that it will help you to make a decision in that matter and I think the suggestion that we have made, for instance, for a referral of all future requests for permits from the airport for the airport services on ground transportation to a government agency, an administrative tribunal, should be very seriously indeed considered. All this propaganda we get in newspapers from people who are only furthering their own ends, revolutionary or not, is not helping the situation one bit, and if you have a legal framework within which people can be heard and can state their case legally with witnesses, you are getting away from a lot of the talk that you are getting at the moment.

Mr. Pringle: Do you wish to answer first?

Mr. Hershorn: I think to answer the dead-heading question you brought up, our vehicles dead-head are 65 per cent of total fleet because most of the traffic is incoming in the evening and outgoing in the morning, and there is a lot of talk about taxis having to dead-head.

The dead-heading of a meter taxi—that is a Montreal taxi—would have to go only approximately six and one half miles from the airport to Décarie where they are permitted to be flagged, or go to Ruby Foo's which is in that area, and it is only a short six miles as compared to the thirteen and one half miles as quoted by the Diamond Taxi, I

[Interprétation]

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais quelques questions. On a déjà fourni la réponse à la plupart de ces questions.

Au cours des délibérations des derniers jours, nous avons beaucoup entendu parler des permis, des municipalités, des voyages à lège à partir de l'aérogare. Je vois par votre mémoire de ce matin que vous avez 65 p. 100 de vos véhicules qui reviennent à lège.

M. Gagnon: A l'aéroport.

M. Pringle: En fait, nous en avons croisé un hier qui était vide. C'est un problème. Si je comprends bien, nous parlons de votre présent contrat entre le gouvernement fédéral. Les autres questions visent à déterminer si le gouvernement fédéral devrait changer sa ligne de conduite. Est-ce exact?

M. Gagnon: Si j'ai bien compris, ces audiences visent à trouver une nouvelle formule relative à l'exploitation des aéroports au le Canada.

Nous déposons notre témoignage dans l'espoir qu'il vous aidera à prendre une décision. Je pense qu'il importe d'étudier de près la suggestion de soumettre à l'avenir à une agence du gouvernement, un tribunal administratif, toutes les demandes de permis pour les services à l'aéroport.

Toute cette propagande qui nous parvient dans les journaux de personnes qui ne cherchent qu'à servir leurs propres intérêts révolutionnaires ou autres—n'améliore aucunement la situation. Si vous avez un mécanisme juridique qui permet aux personnes de faire entendre leurs revendications et leurs témoins, vous évitez une grande partie des observations que vous entendez maintenant.

M. Pringle: Voulez-vous répondre d'abord?

M. Hershorn: Pour ce qui est des voyages légers, s'ils constituent 65 p. 100 des voyages, c'est que le trafic est vers la ville le matin et vers l'aéroport, le soir.

Le taxi de Montréal qui doit revenir vide, qui n'a que six milles et demi à faire, à partir de l'aérogare jusqu'à Décarie où il peut prendre un voyageur au Ruby Foo's. Ce n'est que six milles comparativement à la distance de treize milles et demi, mentionnée par la Diamond Taxi, je pense. Il y a donc des voyages à lèges depuis le centre de la ville jusqu'à

[Text]

believe. So there are dead-headings all the way down from downtown Montreal to the airport where a taxi has to dead-head only that short seven miles from the airport to Décarie.

Mr. Pringle: Now, as I understand it, you are operating at the present time on a renewed lease which was renewed in May 1967? For the record, what is the termination date of this lease?

Mr. Hershorn: Our termination date is five years from 1972 which would bring us to 1977. We have agreed to renegotiate at 1972.

Mr. Pringle: Is there a clause in your contract that enables the lessor to renegotiate that contract prior to the termination date?

Mr. Hershorn: No.

Mr. Pringle: Has your investment in the airport transportation been predicated principally on the passenger service from the airport or has it been predicated on other transportation as well?

Mr. Hershorn: Predicated on the airport passenger. For example, when the air strike was a possibility, when they were having discussions, we had a request from the airlines for approximately 35 buses to carry passengers to places in the States from where they could continue to their destinations, wherever they were going for the holidays.

Mr. Pringle: I was a little surprised to see in the last paragraph:

If the policies of the Canadian Government change, the services offered by Murray Hill shall necessarily be affected and this means that the millions of dollars invested to meet the requirements of these policies will also be affected. Thus if any change of policy occurs, the company should be indemnified...

What policies are you referring to, the policies at the termination of your contract at the negotiation period, or are you suggesting that the policies might change and that there is a legal method by which your contract can be negated at the present time?

Mr. Gagnon: I did not consider the period when the policy would change, I did not go into the question. I did not consider at all the question of when the contract would terminate. I believe that unless there is a consent by Murray Hill to terminate its contract, that contract should be binding on the government as it is binding on Murray Hill. Murray Hill

[Interpretation]

l'aérogare où le taxi n'a besoin d'être à lège que pour une courte distance de sept milles, de l'aéroport à Décarie.

M. Pringle: Si je comprends bien, votre bail actuel a été renouvelé en mai 1967. Quand prend-il fin.

M. Hershorn: En 1977. Nous avons convenu de renégocier en 1972.

M. Pringle: Y a-t-il une disposition de votre contrat qui permet aux locataires de renégocier avant la date d'expiration?

M. Hershorn: Non.

M. Pringle: Votre investissement dans le transport à l'aéroport est-il essentiellement fondé sur le transport des voyageurs ou sur d'autres transports également?

M. Hershorn: Sur le transport des voyageurs de l'aéroport. Par exemple, lorsqu'il y a eu menace de grève et qu'on nous a demandé 35 autobus pour transporter des passagers dans des villes des États-Unis d'où ils pourraient poursuivre leur voyage.

M. Pringle: Je fus un peu étonné de voir, au dernier alinéa:

si la politique du gouvernement fédéral change, les services offerts par la *Murray Hill* s'en ressentiront nécessairement, de même que les millions de dollars investis, pour répondre aux exigences de ces politiques. Donc, s'il survient une modification de politique, la compagnie devrait être indemnisée...

De quelles politiques parlez-vous, de la politique à la fin de votre contrat, lors de la période de négociations ou alors, est-ce que vous suggérez que les politiques pourraient changer et qu'il y a un moyen légal qui vous permet d'annuler maintenant votre contrat?

M. Gagnon: Je n'ai pas tenu compte de la période où la politique changerait, non plus que du moment où le contrat prendrait fin. Je crois que, à moins que *Murray Hill*, ne consente à mettre fin à son contrat, ce contrat devrait lier le gouvernement aussi bien que *Murray Hill*. La compagnie *Murray Hill* a fait des investissements pour rencontrer ses obli-

[Texte]

has made investments to meet its obligations, it should be entitled to expect that the opposite will also be available.

Mr. Pringle: Could I just follow that slightly further? In your negotiations with the government at any time, have you had any verbal arrangements whereby it has been suggested that it may be necessary to renegotiate a policy or a contract prior to the termination date of your renewed contract?

Mr. Gagnon: The only arrangements that are valid and binding according to that contract are the written ones.

Mr. Pringle: There is nothing in the contract which specifies indemnification?

Mr. Gagnon: No, because the contract does not contemplate termination.

Mr. Pringle: There is just one more question that I would like to ask for my own information. We have heard so much as I stated previously about deadheading and monopolies. I happen to be staying at a hotel in town, the Chateau Champlain, and being an early bird and waiting for these other lower people to get up in the morning...

Some hon. Members: Oh, oh.

Mr. Pringle: ...I sat in the lobby and I watched a row of taxi cabs in front of the hotel. Now I have not seen anything in the line up yet but a Diamond taxi. Is that considered to be a monopoly, or is that a coincidence?

Mr. Hershorn: It is exclusive to Diamond.

Mr. Gagnon: It is?

Mr. Hershorn: Yes.

Mr. Gagnon: I did not know.

Mr. Pringle: In other words, you do not know of another cab in town that would have the courage to get in that line up at the present time.

Mr. Gagnon: I am afraid that courage would not be enough.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. As we seem to be going all over the ball park, wonder if I could keep it not too far out of line by asking some broad general questions designed to take advantage, Mr. Hershorn, of your experience in the movement of people

[Interprétation]

gations, elle est en droit de s'attendre qu'il en sera ainsi de l'autre partie.

M. Pringle: Permettez-moi de poursuivre un peu dans ce sens. Au cours de vos négociations avec le gouvernement, est-ce qu'on vous a laissé entendre qu'il serait peut-être nécessaire de renégocier une politique ou un contrat avant la date d'expiration de votre contrat?

M. Gagnon: Les seules dispositions valides sont les dispositions écrites.

M. Pringle: Rien dans le contrat ne prévoit une indemnité?

M. Gagnon: Non, parce que le contrat ne prévoit pas une telle fin.

M. Pringle: Une dernière question, pour ma propre gouverne. Nous avons tellement entendu parler de voyages sans passagers et de monopoles. Je suis au Château Champlain, et je me lève toujours très tôt et j'attends que les lève-tard...

Des voix: Oh, oh!

M. Pringle: J'étais donc assis dans le foyer et j'observais une file de taxis devant l'hôtel. C'était tous des taxis Diamond. Est-ce un monopole ou une coïncidence?

M. Hershorn: C'est un poste réservé à Diamond.

M. Gagnon: Oui?

M. Hershorn: Oui.

M. Gagnon: Je ne savais pas.

M. Pringle: En d'autres termes, vous ne connaissez pas un autre taxi dans la ville qui aurait le courage de se glisser dans cette file en ce moment?

M. Gagnon: Il ne suffirait pas d'avoir du courage.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Pourrais-je maintenant poser des questions générales qui me feront bénéficier, monsieur Hershorn, de votre expérience, sur les déplacements des personnes des aéroports au centre des villes.

[Text]

from airports to the centres of our cities. Could you just simply draw on your own background and experience to tell us how long we are going to continue in Canada to use motor vehicles of any description to move people from airports into our downtown areas?

Mr. Hershorn: That is a good question.

Mr. Forrestall: I would appreciate an answer.

Mr. Hershorn: That is a very good question. I do know that in New York they had a helicopter service which was subsidized by the port authorities to the tune of \$8 million a year for transporting passengers from the airport to one of the rooftops of one of the PanAm buildings. I believe they discontinued that.

Mr. Forrestall: Well, would you extend yourself? I am talking in terms, for example, of how the government is going to satisfy the requirements of essentially an international airport at Ste. Scholastique, and what I imagine will be essentially a domestic airport at Dorval and the downtown area, the centre of the city. This international airport is going to have to service Ottawa. How are we going to move these people in 10 years time, or in 15 years time? Are we going to still be doing it by bus? Or, are we going to be into some form of mass transit, the monorails, metros.

Mr. Hershorn: My guess would be the same as yours but because aircraft are controlled not only by the tower but by climatic conditions, and their scheduled arrivals and even departures are not always on time, from our experience, I do not know of any form of transportation unless subsidized that could wait for the delayed flights or for flights that are scheduled to depart on time which suddenly have mechanical problems. We have had experiences where we have had to take passengers to various motels for lunch or dinner or sleep them overnight until certain repairs are made to the aircraft. So looking forward 10 years, I believe, it is anybody's guess what form of transportation we will have in addition to ground transportation buses and cars.

We must remember that from our experience we have several aircrafts that are scheduled to arrive before midnight, and some of them come in as late as three o'clock in the morning, as well as others coming from Europe that are scheduled to arrive in New York or Boston and climatic condition have closed in on them and they land suddenly in

[Interpretation]

Allons-nous encore longtemps recourir à des véhicules à moteur de tous genres pour assurer au Canada le transport des voyageurs de l'aéroport au centre de la ville?

M. Hershorn: C'est une excellente question.

M. Forrestall: J'aimerais bien avoir une réponse.

M. Hershorn: Je sais qu'à New York il y avait un service d'hélicoptère subventionné par les autorités du port à raison de 8 millions de dollars par année, pour transporter les voyageurs de l'aéroport au toit d'un immeuble de la PanAm. Je pense qu'on y a mis fin.

M. Forrestall: Allez-vous prendre de l'expansion? Comment le gouvernement va-t-il répondre aux exigences d'un aéroport international à Sainte-Scholastique, et de ce qui, j'imagine, deviendra un aéroport national à Dorval? Cet aéroport international devra desservir Ottawa. Comment allons-nous transporter ces voyageurs dans dix ou quinze ans d'ici? Par autobus? Par un autre mode de transport en commun? Le monorail, le métro?

M. Hershorn: Je pense comme vous. Mais vu que les avions sont contrôlés, non seulement par la tour de contrôle, mais aussi par le temps et que les horaires en souffrent, je ne connais pas de modes de transport, à moins qu'il ne soit subventionné, qui puissent s'accommoder de ces retards ou modifications d'horaires. Il nous faut remener les passagers à l'hôtel pour leur servir un repas ou leur faire passer la nuit, en attendant que l'avion soit réparé. Quant à ce qui se produira dans dix ans, votre idée est aussi bonne que la mienne.

Il ne faut pas oublier que nombre d'avions qui sont censés arriver avant minuit n'arrivent qu'à trois heures du matin, tout comme d'autres qui arrivent d'Europe et sont censés atterrir à New York ou à Boston et, vu les conditions climatiques, arrivent à Montréal. Il nous faut toujours avoir le personnel, car on ne nous dit jamais à l'avance que les avions

[Texte]

Montreal. We must be prepared at all times to keep a staff in anticipation because we are never told in advance that the aircrafts are coming in. As a matter of fact, the airlines when these areas south of us are closed, the aircraft usually hang up on sky hooks not wanting to land and bear the expense. So they will not let us know—they will not give us more than 20 minutes time to get all the fleet up there and transport them when they know they cannot land.

In the case of that famous snow storm in New York where people had to get to New York, we sent 10 of our large buses to New York as well as cars. It took one car for a VIP in the United Nations 14 hours to get into New York, but he got there. Our buses got there because people had to get there. So we must be prepared at all hours of the day and night. It is not a scheduled operation when you talk about aircraft landings and arrivals.

Mr. Forrestall: Forms of mass transit do not appear in your thoughts.

Mr. Hershorn: There may be, but I am sure they will have to be subsidized, because they cannot keep staff and equipment and rolling stock and manpower in anticipation of what time there is air traffic and how many people there will be. We are never told, when an aircraft lands, how many people are going to require transportation.

That would save much money to us if we were told that the aircraft is coming in at two o'clock in the morning, and we have 12 passengers of whom only three will require transportation. But we must be prepared to handle a full aircraft. So it is a problem of the time that the men are waiting on overtime with the equipment, especially in cold weather, in winter, where the rolling stock has to burn gas and fuel to keep the equipment warm. That is where the expense is in maintaining a ground transportation.

Mr. Forrestall: Yesterday the City of Montreal, in its brief—I still do not have an exact translation of that, and I do not really trust my own translation—talked about the responsibility of elected bodies, provincial or federal or municipal, having to assume, as a public burden, the type of service you are providing now between the airport and Montreal. You have listened to that presentation. Would you care to comment on that aspect of the City's brief?

Mr. Hershorn: I cannot comment on any more than what we know. The Montreal Transportation Commission is subsidized, and

[Interprétation]

arrivent. On ne nous donne pas plus de 20 minutes pour nous préparer.

Lors de cette mémorable tempête de neige à New York, nous avons envoyé dix de nos autobus et aussi des voitures pour transporter les voyageurs à New York. L'une de ces voitures qui transportait un haut fonctionnaire des Nations Unies a mis 14 heures pour se rendre à New York. Il nous faut donc être prêts en tout temps. Les arrivées et départs d'avions ne sont pas choses fixées dans le temps.

Mr. Forrestall: Il ne vous vient donc pas à l'esprit de formules de transport en commun.

Mr. Hershorn: Il y en aura peut-être, mais il faudra les subventionner, car on ne peut y maintenir un personnel, de l'équipement, des appareils sans savoir au juste quand les avions arrivent et si elles transportent beaucoup de passagers.

Nous épargnerions beaucoup d'argent, si l'on nous disait que l'avion arrive à deux heures du matin avec 12 passagers dont seulement 3 auront besoin d'être véhiculés. Nous devons être prêts à pouvoir transporter tous les voyageurs que pourrait transporter l'avion.

Les employés attendent durant des heures supplémentaires—surtout l'hiver, quand il fait froid et les moteurs tournent sans interruption, consommant de l'essence: il est coûteux de maintenir un tel mode de transport.

Mr. Forrestall: Dans son mémoire d'hier la ville de Montréal—je n'ai pas la traduction exacte—parle de la responsabilité des organismes provinciaux, fédéraux ou municipaux qui doivent assumer ce fardeau public, ce genre de service que vous assurez maintenant, entre l'aérogare de Montréal et le centre de la ville. Que pensez-vous de cet aspect du mémoire de la ville?

Mr. Hershorn: Je ne saurais rien ajouter à ce que nous savons déjà. La Commission des transports de Montréal est subventionnée et

[Text]

it costs the taxpayer money to subsidize the service, even though he may not be a user of that service.

Mr. Forrestall: I know it costs, and every taxpayer in Canada knows that it costs, dearly. But I was wondering what you thought about the validity of that principle that was enunciated by the City.

Mr. Hershorn: I think every government, whether it is federal, provincial or civic, is on an economy drive now, and I do not think they would be interested in subsidizing any more ground transportation than they have right now on their hands.

Mr. Forrestall: Would you comment on that part of their brief that suggested that the licence that exists between your firm and the Minister of Transport is probably valid but represents bad law?

Mr. Gagnon: Maybe I should intervene. To a certain degree, as I have explained in the brief, I agree with that. The recommendation I have made about creating an administrative tribunal is precisely because I consider that negotiating contracts for ground transportation is bad law, and I submit that the proper way to go about it is by having a duly constituted administrative tribunal to render decisions based on public interest, on the needs, on the equipment available, and on the other normal factors that you consider in transportation.

Mr. Forrestall: Did you have any thought in the back of your mind as to which part of the Canadian Transport Commission should assume this responsibility?

Mr. Gagnon: The questions of operating the ground, the surface transportation in this province, is exclusively within provincial jurisdiction. There is no question about the federal administrative board deciding or granting permits to operate a service. The purpose of the administrative board being empowered to issue permits would be only to decide who—once he can prove that he has the necessary provincial power—is going to provide the service within the confines of the airport.

Mr. Hershorn: And the capital, to go with it.

Mr. Forrestall: A good idea. Could Mr. Hershorn draw on his experience in terms of the effect of a general national policy with regard to the movement of passengers, and the provision of service at our large airports? Is the development of Canada such, in your opinion Mr. Hershorn, that possibly we could adopt a

[Interpretation]

le contribuable paie pour un service, qu'il l'utilise ou non.

M. Forrestall: Je sais, et tous les contribuables canadiens savent ce qu'il en coûte. Mais je me demandais ce que vous pensiez de la validité de ce principe énoncé par la ville de Montréal.

M. Hershorn: Je pense que tout gouvernement, fédéral, provincial ou civique, traverse actuellement une période d'austérité. Je ne crois pas qu'on soit intéressé à subventionner d'autres modes de transport que ceux qui existent maintenant.

M. Forrestall: Que pensez-vous de cette partie du mémoire où l'on affirme que le permis qui vous lie au ministère des Transports est sans aucun doute valide mais est le fait d'une mauvaise législation.

M. Gagnon: Peut-être devrais-je intervenir ici. Dans une certaine mesure, comme je l'ai expliqué dans le mémoire, je suis d'accord. Si j'ai formulé une recommandation en vue de la création d'un tribunal administratif pour rendre des jugements fondés sur l'intérêt public, j'estime que la façon appropriée de procéder serait d'avoir un tribunal administratif dûment constitué pour rendre les décisions fondées sur l'intérêt public, les besoins, l'équipement en disponibilité et les autres facteurs normaux, dont on tient compte pour le transport.

M. Forrestall: Avez-vous songé quel service de la Commission des transports pourrait assumer cette responsabilité?

M. Gagnon: Le transport est de compétence exclusivement provinciale. Il n'est pas question que le gouvernement fédéral accorde des permis pour faire un service. En autorisant cet office administratif à émettre des permis, on lui permettrait de décider qui, une fois qu'il aurait les pouvoirs provinciaux nécessaires, assurerait les services à l'aéroport.

M. Hershorn: Et le capital qui va de pair.

M. Forrestall: Bonne idée. M. Hershorn peut-il, d'après son expérience, nous dire les effets d'une politique nationale relative au transport des voyageurs et au maintien des services dans nos grands aéroports? L'expansion du Canada justifie-t-elle l'adoption de diverses mesures en vue de rendre ce service

[Texte]

policy that embraces different approaches or different bases for the provision of this service at different airports? In other words, what would be the effect of this Committee recommending changes that would be, in essence, a precedent, if you were the operator.

I do not mean to deal in hypothetical situations, but if we were sitting in Toronto, dealing with a situation there, and you saw a precedent established, would that attract you, as an operator in terms of the uniqueness of Montreal as opposed to Edmonton or Halifax? In other words, is there a need for policies geared to the airport and to the needs of a given area, as opposed to the validity of continuing a broad general national policy?

Mr. Hershorn: That is being studied right now.

Mr. Forrestall: By whom?

Mr. Hershorn: By all the operators, all the ground operators.

Mr. Forrestall: Do you have a national association?

Mr. Hershorn: Not as yet. But it is being studied, a national association that can encompass all the operators in the major airports, and whoever wants to join. We have that in mind.

Mr. Forrestall: In other words, this is something that is a matter of active discussion among yourselves, with the hopes that from this might flow some useful conversation.

Mr. Hershorn: Yes.

Mr. Forrestall: Back towards Ottawa.

Mr. Hershorn: Yes.

Mr. Forrestall: Would you care to comment. Or would you rather keep it in the context of your...

Mr. Hershorn: I would rather keep it in the context. The child is not yet born.

Mr. Forrestall: I am sorry, I will not pursue it any further. But it is very interesting, and I might say that I am pleased that at least you are taking some initiative to consider what is very essentially a dilemma for us.

Mr. Hershorn: I do not know anyone in the ground transportation business in Canada

[Interprétation]

dans les diverses aérogares? En d'autres mots, si ce Comité proposait des modifications qui, en substance, seraient un précédent, quel en serait l'effet?

Je n'aime pas à me livrer à des hypothèses mais si nous étions à Toronto pour étudier un problème local et que vous assistiez à l'établissement d'un précédent, quelle serait votre réaction, dans l'hypothèse où vous auriez un poste, compte tenu de la situation particulière de Montréal, comparativement à Hamilton ou à Halifax? En d'autres mots, conviendrait-il d'adapter la politique à l'aérogare et aux besoins d'une région donnée, ou serait-il préférable de maintenir une politique nationale?

M. Hershorn: Cette question est présentement à l'étude.

M. Forrestall: Qui fait l'étude?

M. Hershorn: Tous ceux qui desservent les aéroports.

M. Forrestall: Avez-vous une association nationale?

M. Hershorn: Pas encore, mais la question est à l'étude: une association nationale qui régirait tous ceux qui assurent le transport des voyageurs dans les grandes aérogares, et quiconque désire en faire partie. C'est ce à quoi nous songeons.

M. Forrestall: C'est donc un sujet dont vous discutez présentement et vous espérez en retirer des considérations utiles.

M. Hershorn: Oui.

M. Forrestall: Que vous rapporterez à Ottawa.

M. Hershorn: Oui.

M. Forrestall: Aimerez-vous faire là-dessus des commentaires ou préférez-vous vous en tenir à...

M. Hershorn: Je préfère m'en tenir à la situation en cause. L'enfant n'est pas encore né.

M. Forrestall: Je m'en tiendrai là pour l'instant. Mais c'est très intéressant et j'ajoute que je suis heureux de voir que vous prenez l'initiative d'étudier ce qui est pour nous un dilemme.

M. Hershorn: Je ne connais personne au Canada qui s'occupe de ce genre de transport

[Text]

who has spent as many hours studying ground transportation as we have at Murray Hill.

Mr. Forrestall: It is dollars in your pocket, sir.

Mr. Hershorn: I beg your pardon?

Mr. Forrestall: I say, it is dollars in your pocket.

Mr. Hershorn: No, but the studying of it, the hours put into studying ground transportation and preparing for it in anticipation—equipment the size of what I have mentioned before the large capacity buses, cannot be purchased by walking into a dealer and saying we will have a bus—takes six months, plus designing it to suit an airport operation and providing baggage space. And in the case of long hauls, as I described before, you have to have bathroom facilities, if they are travelling in the evening.

Mr. Forrestall: One question has been in the back of my mind since Monday. Would the loss of revenue to your firm from opening up a common stand for taxi service in Montreal impair your ability to carry on, to conduct the business you have, with the obligations that are imposed on you under the licence?

Mr. Hershorn: I would like to explain about the controls to which we refer. I do not know many operators who have controls of every vehicle leaving the airport, about the time each one leaves or the destination to which he brings the passenger. In the case of either loss of baggage or mixed baggage, or if we have the complaint of a passenger, we can trace the driver within five minutes.

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Hershorn. All I was wondering is whether or not you have considered the proposition, or the situation you would find yourself in, if there was a common stand established, in terms of loss of revenue to you. If you have, could you tell the Committee whether this would impair your ability to conduct the responsibilities that you have under the licence?

Mr. Hershorn: It is natural that it would impair it because we have controls. The controls we are referring to are not only controls by the fact that we have certain permits. The important thing is that the movement of every vehicle is controlled and naturally if the airport is opened...

Mr. Forrestall: I am sorry; I do not mean to keep interrupting, but the point I am getting at is what if we did recommend, and there

[Interpretation]

et a passé autant d'heures que nous, à Murray Hill, à en étudier les difficultés.

M. Forrestall: Autant d'argent dans votre poche, monsieur.

M. Hershorn: Pardon?

M. Forrestall: Je dis que c'est autant d'argent dans votre poche.

M. Hershorn: Les heures passées à étudier la question et à prévoir l'équipement dont je vous ai parlé, le soin de ses grands autobus nous accaparent et on ne saurait les acheter simplement en se rendant chez un concessionnaire et conclure subitement le marché. Il faut au moins six mois de recherches sans compter le temps mis à l'adapter aux conditions de l'aéroport; il faut tenir compte des bagages à transporter. Pour les longs parcours, il faut une salle de toilette.

M. Forrestall: Il y a une question qui me préoccupe depuis lundi. Est-ce que les pertes en revenus que vous vaudrait l'ouverture d'un poste en commun vous empêcherait d'assumer les responsabilités liées à votre permis?

M. Hershorn: Je voudrais vous expliquer les contrôles dont nous parlons. Enfin, je ne connais pas beaucoup d'agents de transport qui contrôlent chaque véhicule qui quitte l'aéroport, le moment du départ, et la destination. S'il y avait confusion ou perte de bagages ou encore, un grief formulé par un voyageur, on peut, en cinq minutes, retracer le conducteur.

M. Forrestall: Je me demandais tout simplement si vous aviez songé à la situation dans laquelle vous vous trouveriez, s'il y avait un poste en commun. Est-ce que la chose entraînerait une perte de revenu? Si telle était la situation, pourriez-vous dire au Comité si cela diminuerait votre habileté à assumer les responsabilités qui sont les vôtres en raison de votre permis?

M. Hershorn: Il est normal que cela les diminuerait, car nous avons des contrôles. Les contrôles dont nous parlons ne sont pas simplement des contrôles du fait que nous ayons certains permis. L'important est que le déplacement de chaque véhicule est contrôlé, et, par conséquent, si l'aéroport est ouverte...

M. Forrestall: Je m'excuse de toujours vous interrompre mais, s'il y avait une modification de la politique nationale et qu'un poste

[Texte]

was a change in national policy, and a common taxi stand was established, would you be placed in such a financial position that you would have to seek recourse through your licence to terminate your business?

Mr. Hershorn: Not terminate; I would not use the word "terminate", but I would say an adjustment...

Mr. Forrestall: In other words, financially the company could accept the loss of revenue that might go to meter taxis.

Mr. Hershorn: The company could not afford to stand the loss.

Mr. Forrestall: That is what I am asking. Then you would have to seek some way out of the obligations as set out in the licence.

Mr. Hershorn: That is right.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I thank you for the opportunity to ask the witness some questions that I think are relevant.

First of all, Mr. Gagnon, will you tell me—and as you know, I was a few minutes late coming in—what your capacity is with Murray Hill?

Mr. Gagnon: I am an attorney and I have been representing the firm for several years.

Mr. Skoreyko: I see. You are not a shareholder in the company?

Mr. Gagnon: Not at all.

Mr. Skoreyko: I see. Mr. Gagnon, did you prepare this brief which was submitted?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Skoreyko: You did? I hope you were not trying to ingratiate yourself with the Committee, because in the few minutes that I have had to peruse it I find, you use rather good grammar, but I am wondering whether you are being entirely fair when you use such terminology on the first page as:

For the past 2 years, Murray Hill Limousine Service Ltd. has been the object of an organized campaign of defamation and violence of unbelievable proportions. These attacks are all the more astonishing when one realizes that the accusations made are deliberate distortions, are completely false and without foundation.

[Interprétation]

en commun pour les taxis fût établi, votre situation en serait-elle à tel point changée que vous auriez à prendre action en ce qui a trait à l'extinction de votre permis?

M. Hershorn: Non pas l'extinction, mais plutôt son rajustement.

M. Forrestall: La compagnie pourrait donc absorber la perte de recette qui irait aux taxis.

M. Hershorn: Non, la compagnie ne peut pas se permettre une telle perte.

M. Forrestall: C'est ce que je demande. Il vous faudra donc trouver le moyen de vous libérer des obligations stipulées dans le permis.

M. Hershorn: C'est juste.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je vous remercie de me fournir l'occasion de poser au témoin quelques questions pertinentes.

Tout d'abord, monsieur Gagnon, pourriez-vous me dire—vous savez que je suis arrivé en retard ce matin—quel poste vous occupez chez Murray Hill?

M. Gagnon: Je suis avocat et je représente la société Murray Hill depuis plusieurs années.

M. Skoreyko: Vous n'êtes pas actionnaire de la compagnie?

M. Gagnon: Non.

M. Skoreyko: Vous avez préparé le mémoire?

M. Gagnon: Oui.

M. Skoreyko: Pour les quelques instants que j'ai eus à parcourir ce mémoire, j'estime qu'il est très bien rédigé, mais je me demande si vous êtes vraiment juste dans ce que vous utilisez les expressions telles qu'à la première page:

La compagnie Murray Hill Limousine Service Ltd. a été, depuis deux ans, l'objet d'une campagne organisée de diffamation et de violence d'autant plus étonnante et inadmissible que les accusations portées contre elle pour justifier ces attaques sont délibérément fausses, mensongères et sans fondement.

[Text]

Then you use some glowing terms describing the company's operation and further on you say:

These people are really exploiting for their own aims a very natural resentment which one finds in all taxi drivers in the Montreal Metropolitan area.

I am wondering if that is really a fair statement. Then you go on to say:

A few years ago, some one had the bright idea to call the service given by Murray Hill at the Airport a monopoly...

I will deal with that later on in my remarks which arise from an answer given a few moments ago to a question posed by my colleague. Can I ask you, Mr. Gagnon, whether it is your impression as a lawyer from Murray Hill that the contract, to which some reference was made a few moments ago, does or does not include the use of taxis in Murray Hill service at Dorval?

Mr. Gagnon: It does.

Mr. Skoreyko: It does?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Skoreyko: Then as a lawyer I suppose you would say that this is not really a failure on the part of Murray Hill to live up to the term of that.

Mr. Gagnon: I do not know whether you were present when I had the opportunity of explaining that we do give that service.

Mr. Skoreyko: I am talking specifically of taxis in the terms...

Mr. Gagnon: So am I.

Mr. Skoreyko: ...we understand—metered taxis.

Mr. Gagnon: So am I.

Mr. Skoreyko: If my understanding is correct from a brief that was submitted the other day, Murray Hill does not have any licenced, metered taxis.

Mr. Gagnon: I also explained that.

Mr. Skoreyko: Before I got here?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Skoreyko: Then I will check the record, Mr. Gagnon, in the hopes that we can meet again at a later date.

The fact of the matter is, and I want to remind the Committee, that on the first page

[Interpretation]

Ensuite, en termes originaux, vous décrivez les transactions de la compagnie:

Ces gens exploitent pour leurs propres fins un ressentiment bien naturel dont tous les chauffeurs de taxis dans la région métropolitaine de Montréal sont les victimes tous les jours.

Est-ce vraiment une déclaration légitime? Puis vous poursuivez:

Un bon jour, quelqu'un a eu l'idée originale de prétendre que Murray Hill avait un monopole à l'aéroport...

J'y reviendrai plus tard au cours de mes observations qui se rattachent à la réponse donnée il y a un moment à une question posée par mon collègue. Puis-je vous demander, monsieur Gagnon, si, en tant qu'avocat de la Murray Hill, vous avez l'impression que le contrat dont il a été question tout à l'heure comprend ou ne comprend pas l'usage de taxis dans le service de la Murray Hill à Dorval?

M. Gagnon: Oui.

M. Skoreyko: Oui?

M. Gagnon: Oui.

M. Skoreyko: Alors, en tant qu'avocat, je suppose que vous diriez que la compagnie Murray Hill n'a pas réellement manqué d'honorer les conditions de ce contrat?

M. Gagnon: J'ignore si vous étiez là lorsque j'ai expliqué que nous donnons ce service.

M. Skoreyko: Je parle de taxis au sens précis de...

M. Gagnon: Moi de même.

M. Skoreyko: Taxis à taximètre.

M. Gagnon: Moi de même.

M. Skoreyko: Si je comprends bien, d'après un mémoire qui a été présenté l'autre jour, la Murray Hill ne possède pas de taxi à taximètre enregistré.

M. Gagnon: J'ai aussi expliqué la chose.

M. Skoreyko: Avant mon arrivée?

M. Gagnon: Oui.

M. Skoreyko: Je vais vérifier les comptes rendus et j'espère que nous pourrions nous revoir plus tard.

Je veux rappeler au Comité qu'à la première page du permis de 1960, le gouverne-

[Texte]

of the 1960 licence the Government of Canada makes specific reference to limousine and taxi. On page 2 they again mention:

For the permission hereby given to maintain and operate an exclusive limousine and taxi station...

On page 3 again the government mentions, "buses, limousines and taxis." On page 5 it says:

That the Licencee shall maintain at the said airport, a sufficient number of buses, limousines and taxis, including metered taxis, twenty-four hours each day,...

You say you are providing that and you have explained it. I am not going to ask you to explain it again because I was not here.

I ask you, Mr. Gagnon: In view of the unrest in the transportation business in Montreal, has the company for which you act, or the President of that company, at any time ever attempted to bring together the complainants, the taxi companies, to sit at a table and determine what might be a reasonable solution if you did your part? Have you, at any time, attempted to make such a move?

Mr. Gagnon: I would like perhaps to set the framework in a different light.

First of all, when you speak of unrest in the transportation business in Montreal...

Mr. Skoreyko: I am speaking specifically of Dorval.

Mr. Gagnon: ...you are speaking of something which is true and untrue. The so-called transportation unrest is a general unrest where the name "Murray Hill" and the word "monopoly" are used as an excuse to create civil disturbance. It has nothing to do with the furthering of the real interests of the taxi drivers in this city, and it is so true that you have had taxi drivers come before you here and demonstrate that the maximum they could hope for in revenue by going to or coming from the airport is less than 5 per cent of their income. When we know what their income is, that means less than \$10 per week. Therefore, when we talk of unrest in the transportation business in Montreal, we are not talking about the proper problem, because the problem is not there.

So far as the rest of your question is concerned, I would like to have it repeated, please.

[Interprétation]

ment du Canada stipule expressément la limousine et le taxi. A la page 2, on mentionne de nouveau:

l'autorisation fournie par la présente d'avoir un service exclusif de limousine et de taxi...

A la page 3, le gouvernement parle encore d'autobus, de limousines et de taxis. A la page 5, il dit:

Que le détenteur doit maintenir à ladite aéroport un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de taxis, y compris des taxis à taximètre, 24 heures par jour...

Vous dites que vous avez assuré ces services et que vous l'avez expliqué. Je ne vous demandera pas de reprendre votre explication parce que je n'y étais pas.

Je vous le demande, monsieur Gagnon: considérant le malaise qui règne dans l'industrie du transport à Montréal, la Compagnie que vous représentez, à un moment donné, essayé de rapprocher les personnes qui avaient des griefs et les compagnies de taxis pour trouver une solution.

M. Gagnon: J'aimerais présenter la question sous un angle un peu différent. D'abord, lorsque vous parlez de malaise dans l'industrie du transport à Montréal...

M. Skoreyko: Je parle plus particulièrement de Dorval.

M. Gagnon: ...vous parlez de quelque chose qui est à la fois vrai et erroné. Le prétendu malaise du transport est de fait un malaise général et le nom de Murray Hill et l'expression «monopole» servent de prétexte pour créer des troubles publics. Cela n'a rien à voir avec la défense des intérêts de chauffeurs de taxis à Montréal. Au point que vous avez des chauffeurs de taxis qui sont venus déclarer ici que la recette maximum qu'ils pouvaient espérer d'un voyage, aller ou retour, à Dorval, représente moins de 5 p. 100 de leur revenu, soit moins de \$10 par semaine. Donc, lorsqu'on parle de malaise dans l'industrie du transport à Montréal, on ne parle pas du véritable problème, car ce n'est pas là qu'il réside.

Pour ce qui est du reste de votre question, pourriez-vous la répéter?

[Text]

Mr. Skoreyko: Mr. Gagnon, why does Murray Hill object to the presence of metered taxis at the airport?

Mr. Gagnon: Murray Hill does not object to the presence of metered taxis at the airport; Murray Hill has never objected to the presence of metered taxis at the airport. The only thing that Murray Hill has ever stated, and still states today, is that if you decide to change the policies that you have established for 20 years, by virtue of which Murray Hill has suffered considerable expense and has invested over \$3 million, it is going to affect our operations, it is going to affect our revenues and it is going to affect our investments which we made at your request. Therefore, we state that if you do change your policy, do not forget that particular aspect. We have never said anything about preventing taxis from coming into the airport; it is none of our business.

Mr. Skoreyko: Then you would not object...

Mr. Gagnon: Absolutely not.

Mr. Skoreyko: ...to a common metered stand?

Mr. Gagnon: Absolutely not.

Mr. Skoreyko: I see; all right.

Mr. Gagnon: We would object to seeing our investment going down the drain without proper indemnification.

Mr. Skoreyko: Mr. Gagnon, you say on page 11 of your brief, "Why is it that Murray Hill does not have any taxis and does not offer at the airport any taxicabs with meters?" I think you tried to explain it in one paragraph, but the main problem seems to be control. Why is control of metered taxi drivers so difficult when they are radio controlled? I just want to cite one example. In Edmonton, for example, Yellow Cab provides that service for the international airport, and the potential customers have a choice of taking either a bus, a limousine or a metered taxi. There seems to be no problem with control there.

Mr. Gagnon: I would like to explain, first, that the reasons I outlined in the brief are not contained in one paragraph but in several pages.

There are two series of reasons. There are operational reasons, practical, hard fact con-

[Interpretation]

M. Skoreyko: Monsieur Gagnon, pourquoi la compagnie Murray Hill s'oppose-t-elle à ce qu'il y ait des taxis à taximètre à l'aéroport?

M. Gagnon: La compagnie Murray Hill ne s'y oppose pas; elle ne s'y est jamais opposé. La seule chose que la compagnie Murray Hill ait dit et qu'elle répète aujourd'hui, c'est que, si vous décidez de modifier la politique que vous avez établie il y a vingt ans en vertu de laquelle Murray Hill a contracté des dépenses considérables et investi plus de trois millions de dollars, nos revenus et nos opérations vont s'en ressentir et les investissements que nous avons faits à votre demande vont également en subir le contrecoup.

Nous déclarons donc que si vous modifiez votre ligne de conduite, il ne faudra pas oublier cet aspect particulier. Nous n'avons jamais dit que nous voulions empêcher les taxis de venir à l'aéroport, cela ne nous regarde pas.

M. Skoreyko: Alors, vous ne vous y opposez pas...

M. Gagnon: Pas du tout.

M. Skoreyko: ...à ce qu'il y ait un poste en commun pour taxis à taximètre?

M. Gagnon: Pas du tout.

M. Skoreyko: Je vois. Très bien.

M. Gagnon: Nous nous opposerions à ce que nos investissements soient perdus, sans que nous recevions l'indemnisation voulue.

M. Skoreyko: Monsieur Gagnon, vous dites à la page 11 de votre mémoire: «Pourquoi la Murray Hill ne possède-t-elle pas de taxis et pourquoi cette compagnie n'offre-t-elle pas des taxis avec taximètres?» Je pense que vous essayez de l'expliquer dans un alinéa, mais le principal problème semble être un problème de contrôle. Pourquoi le contrôle des chauffeurs de taxi avec taximètres est-il si difficile, lorsqu'ils sont contrôlés par radio. Enfin, je veux simplement vous donner un exemple. A Edmonton, nous avons le Yellow Cab qui fournit ce service à l'aéroport international et les clients éventuels ont le choix de prendre soit un autobus, une limousine ou un taxi avec taximètre. Il me semble pas y avoir de problème de contrôle ici.

M. Gagnon: Je voudrais vous expliquer tout d'abord que les raisons que je vous ai exposées dans le mémoire ne sont pas faites dans un seul alinéa, mais se trouvent dans plusieurs pages.

Il y a deux séries de motifs. Sur le plan opérationnel, pratique, des faits concrets, de

[Texte]

considerations that are the result of years of experience in the field and there are legal reasons in the present context of the legalities in this province, and you cannot dissociate these reasons. And the fact that you can reach, for instance, a taxi driver by radio phone does not mean that you exercise control over his activities. In a City like Montreal most of these people lease their vehicles and the taxi drivers are therefore completely independent from the owners, are not members of the associations who call them over the radio phone, are not obliged to be at their cars, can take whatever time off they wish, are not obliged to take any call but those that they feel like taking. I say you do not have any control.

Mr. Skoreyko: Mr. Gagnon, I find it awfully difficult to understand why it is that the president of Murray Hill told this Committee that if the Committee made a recommendation to Parliament and then ultimately a policy was adopted that the taxi service would be provided at Dorval, that he would not want to operate or probably could not operate because of the loss of revenue. If that is the case, Mr. Gagnon, then why is Murray Hill not now contemplating quitting metered taxi service at Dorval—if the revenue is so great that you could not afford to run without it and if there was a change in government policy.

Mr. Gagnon: First of all, the statement made by Murray Hill or by Mr. Hershorn, if I understood it correctly, was to the effect that there were a common stand for taxis established at the airport it would affect the operation of Murray Hill and it would create a problem. He did not say that he would cease operations. On the contrary, he said that he would not cease operations but it would be affected seriously. Now what does this mean? I would like to point out, furthermore, that Mr. Hershorn has no right to say that he would cease operations anyway, for the simple reason that he cannot cease operations under the Quebec law until such time as the Quebec Transportation Board authorizes him to do so, even if he loses money.

Mr. Skoreyko: Even if he lost his licence?

Mr. Gagnon: Even if he lost his licence. So the problem is not on that level at all.

Mr. Hershorn: May I add a word as to why —

[Interprétation]

considérations concrètes qui sont le résultat d'années et d'années d'expérience dans ce domaine, et il y a des motifs juridiques dans le contexte actuel des choses permises par la loi de cette province. Vous ne pouvez pas dissocier ces motifs et le fait que vous puissiez, disons, communiquer avec un chauffeur de taxi par radio-téléphone ne veut pas dire que vous pouvez contrôler ses activités. Dans une ville comme Montréal la plupart de ces gens louent leurs voitures et les chauffeurs de taxi sont tout à fait indépendants des propriétaires et ne sont pas membres des associations qui les appellent par radio-téléphone. Ils ne sont pas tenus d'être dans leur voiture et peuvent prendre tout le temps qu'ils veulent; ils ne sont pas tenus de répondre à tout appel, mais à ceux qui leur plaisent. Alors je dis que vous n'avez pas de contrôle sur eux.

M. Skoreyko: Monsieur Gagnon, j'éprouve beaucoup de mal à comprendre la raison pour laquelle le président de la *Murray Hill* a déclaré à ce Comité que si ce dernier présentait une recommandation au Parlement et que finalement nous décidions que le service de taxi était assuré à Dorval, il n'est pas certain que ce serait possible, la compagnie pourrait refuser en raison de la perte de revenus et il en est ainsi, monsieur Gagnon, pourquoi la *Murray Hill* maintenant n'envisage-t-elle pas de supprimer son service des taxis avec taximètres à Dorval, si le revenu est si important que vous ne puissiez vous en dispenser advenant que la politique du gouvernement serait modifiée?

M. Gagnon: Tout d'abord, la déclaration faite par la *Murray Hill* ou par M. Hershorn, si j'ai bien compris, c'est à l'effet que s'il y avait un poste en commun établi pour les taxis, cela affecterait l'exploitation de *Murray Hill* et créerait un problème. Il n'a pas dit qu'il mettrait fin à son exploitation. Au contraire, il a déclaré qu'elle se poursuivrait, mais que cela le gênerait beaucoup. Qu'est-ce que cela signifie? Je voudrais signaler de plus que M. Hershorn n'a pas le droit de toute façon de dire qu'il pourrait mettre fin à l'exploitation, pour la simple raison qu'il ne peut y mettre fin aux termes de la Loi du Québec jusqu'à ce que la Régie des transports du Québec l'autorise à le faire, même s'il perdait de l'argent.

M. Skoreyko: Même s'il perdait son permis?

M. Gagnon: Même s'il perdait son permis. Le problème alors n'est pas du tout à ce niveau.

M. Hershorn: Est-ce que je pourrais ajouter une autre raison?

[Text]

Mr. Gagnon: Yes, I understand. But we are not those who are going to tell you whether you are going to put taxis there or not, because it is none of our business. All we can do is point out to you the problems that you will have if you do that period.

Mr. Hershorn: May I add another reason why we do not use metered taxis.

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. Hershorn: We pay our drivers a salary plus and if we had metered taxis we would either have to be licensed by the City of Montreal or Dorval. If we had metered taxis on the second choice, we would have to pay our drivers a commission or a percentage of the meter. Once that is done we cannot dead-head him to the airport. The first man that flags him down en route would get him because he is not going to wait out there for two hours for another load. He may deliver a load, for \$1.10 and be back in line, number 126, for a second load. None of the main reasons that we have to pay our drivers a salary for them to sit out there all night whether or not they have a load. And our drivers do not pick loads, we give them to them, as Mr. Gagnon explained, by an order.

Also, my understanding is that a metered taxi, under Quebec laws, cannot travel on a per head basis. In other words, if you are the only passenger going to the airport—the traffic at certain hours is light—instead of buses we use a car. We will take you out for \$1.75, or take you down at \$1.75 by car. On a taximeter we could not do that.

Mr. Skoreyko: But you are talking about a bus now not a car.

Mr. Hershorn: We are not talking about a bus now, but a car. We will take you out on a regular service because we have a 15-minute schedule to and from the airport at \$1.75. So if you are one passenger in a car or on a bus, depending on what we use because of the traffic pattern, we will take you out for \$1.75. We could not do it otherwise. And the driver would not stand for \$1.75 if he was working on a commission. And we would have no control because the first man that flags him,

[Interpretation]

M. Gagnon: Oui, je comprends, mais nous ne sommes pas de ceux qui allons vous dire si vous allez y mettre des taxis ou non, car ceci n'est pas notre affaire. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de vous signaler les problèmes qui se présenteront si vous procédez de la sorte.

M. Hershorn: Puis-je ajouter une autre raison pour laquelle nous n'utilisons pas de taxis avec taximètres.

M. Skoreyko: Oui.

M. Hershorn: Nous versons à nos chauffeurs un salaire-plus. Si nous avions des taxis avec taximètres, il nous faudrait soit avoir un permis de la ville de Montréal ou encore de Dorval. Si nous avions d'autre part des taxis avec taximètres, il nous faudrait payer une commission ou le pourcentage du taximètre à nos chauffeurs. Une fois la chose établie, on ne peut le renvoyer aux voyageurs à l'aéroport. Il prendra le premier qui l'arrêtera en cours de route et il ne se rendra pas à l'aéroport pour attendre deux heures sans avoir un autre client. Il peut prendre un voyageur pour \$1.10 et reprendre sa place dans la file d'attente 126 pour prendre d'autres clients. C'est donc une des principales raisons pour lesquelles nous devons payer un salaire à nos employés pour qu'ils acceptent de patienter toute la nuit, qu'il y ait des voyageurs ou non. Nos chauffeurs ne choisissent pas leur voyageur, nous les leur fournissons comme M. Gagnon vous l'a expliqué conformément au règlement. Je crois comprendre aussi qu'un taxi avec taximètres ne peut pas, suivant les lois de Québec, voyager selon un taux fixe par voyageur. En d'autres termes, s'il n'y a qu'un seul passager qui se rend à l'aéroport et que la circulation à un moment donné est moins dense, plutôt que d'avoir des autobus, nous utilisons des limousines. On vous y transportera pour \$1.75 ou on vous ramènera pour \$1.75. Dans un taxi avec taximètres on ne pourrait se permettre d'agir ainsi.

Mr. Skoreyko: Mais vous parlez d'autobus maintenant, et non pas de voitures.

M. Hershorn: Nous ne parlons pas d'autobus en ce moment, mais parlons de voitures. Nous vous transportons en vertu de notre service régulier, parce que nous avons un horaire établi toutes les 15 minutes pour l'aéroport et en revenir à \$1.75. Si vous êtes seul dans un autobus ou une voiture selon ce que nous vous fourniront selon la circulation nous vous faisons payer \$1.75. On ne pourrait faire autrement et un chauffeur n'attendrait pour \$1.75 s'il travaillait à la Commission.

[Texte]

that is it—he would say that he is not interested in the airport but in his income.

Mr. Skoreyko: Mr. Hershorn, I see another problem and I will deal with that in a minute. I am sure that my time is running out. I want to come back later but I would like to ask one final question if I can, Mr. Chairman.

The Chairman: Go ahead, Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: I see another problem and I think you have seen through it because you are a good businessman.

Mr. Hershorn: Thank you.

Mr. Skoreyko: But the fact of the matter is that if I was in your position the reason that I would not consider putting metered taxis at Dorval on my own is the very thing that you mentioned, the licensing problem. I do not know how many cars you have in service, somebody said 140 and somebody said 170.

Mr. Gagnon: We have 145.

Mr. Skoreyko: But what is really happening in Dorval that creates a problem in so far as the taxi drivers in the area are concerned is that you have 145 limousines travelling in and out of that airport that are not restricted to Montreal or to the conglomerative municipalities and they can in fact be leased out or rented anywhere in Quebec, indeed anywhere in Canada. So if I was in your position I would rather have limousines than metered taxi service. But the people we have listened to during these Committee hearings have insisted that there is a place at Dorval for metered taxi service, and I would hope that your Company would consider it.

Mr. Hershorn: Well, sir, we have been using a metered taxi service on request. There are people who live in the Dorval area who want a Dorval taxi and we call them for that reason. They arrive in two minutes and therefore we do not feel there is a necessity for a stand. We may be wrong. We are willing to go along with anything the Committee decides. We do not own or control the airport—and I would like to make that known loud and clear. There are those who express the view that Murray Hill is a monopoly and that it forbids and does not want them. We have no authority to tell them whether or not

[Interprétation]

Nous n'aurions pas de contrôle, parce que le premier client qui voudrait l'arrêter, il le prendrait. Il nous dirait qu'il n'est pas intéressé à se rendre à l'aérogare, mais à son portefeuille.

M. Skoreyko: M. Hershorn, je conçois très bien un autre problème. J'y reviendrai plus tard. Je pense que mon temps file, j'y reviendrai plus tard. Je voudrais poser une dernière question, si on veut bien me le permettre, monsieur le président.

Le président: Poursuivez, monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Je conçois un autre problème. Je pense que vous vous en êtes rendu compte vous-même car vous êtes un excellent homme d'affaires.

M. Hershorn: Merci.

M. Skoreyko: La raison pour laquelle je ne songerais pas à mettre moi-même des taxis avec taximètres à Dorval, c'est justement en raison du problème de l'émission des permis dont vous avez parlé vous-même. Je ne sais pas combien de voitures vous avez, certains ont parlé de 140, d'autres, de 170.

M. Gagnon: Nous en avons 145.

M. Skoreyko: Ce qui se produit vraiment à Dorval et qui crée un problème pour les chauffeurs de taxi dans la région en cause, c'est que vous avez 145 limousines qui arrivent à l'aéroport et en repartent sans être obligées de se confiner à Montréal ou aux municipalités environnantes. Elles peuvent vraiment être louées n'importe où au Québec, et même au Canada. Donc, si j'étais à votre place, je préférerais avoir des limousines plutôt que des taxis avec taximètres. Mais ces personnes dont nous avons entendu les témoignages au présent Comité insistent et disent que ce serait nécessaire d'avoir un service de taxis avec taximètre à Dorval et j'espère que vous en tiendrez compte.

M. Hershorn: Eh bien! monsieur, nous avons utilisé un service de taxis avec taximètres sur demande. Il y a des gens qui vivent dans la région de Dorval et qui veulent un taxi de Dorval et c'est pour cela que nous les appelons. Ils leur faut deux minutes pour se rendre sur place, et nous ne croyons donc pas qu'il y soit nécessaire d'avoir un poste. Nous pouvons nous tromper. Nous sommes prêts à accepter la décision que vous prendrez. Nous ne sommes pas propriétaires de l'aéroport, nous ne le contrôlons pas; je voudrais le dire bien fort. Il y a ceux qui prétendent que la *Murray Hill* exerce un monopole et que la

[Text]

they can come in. I would like that understood.

We have been accused also by some in the taxi industry of soliciting business at the hotels. We do not solicit. We have photos on display in the waiting rooms of every major hotel, the Queen Elizabeth, Mount Royal and the Laurentian Hotel, where the passenger does not have to wait out in the cold to flag down a car. Our 15-minute schedule takes care of that. We do not solicit passengers. We are there for the sole purpose of providing a service to the travelling public who, in the majority of cases, are travelling economy fare, if they can come down to a hotel for \$1.75 they would like the same privilege of going back to the airport for \$1.75—and at any hour of the day and night and in all kinds of weather.

If the taxi industry as a whole, can provide that service and guarantee it in all kinds of weather, be my guest. They can all be out at the airport, but I am not the one to give them permission. I do not own the airport.

Mr. Skoreyko: No, I want to deal with that just for one moment. I understand that you do not own the airport, but you do lease the grounds which your company is using.

Mr. Hershorn: No, if I may correct you, we have a license.

Mr. Skoreyko: All right, that is fine. Your vehicles are permitted on those grounds, but metered taxi drivers are not permitted on those grounds. They have to, in fact,...

Mr. Gagnon: I am sorry, they are permitted.

Mr. Skoreyko: They are not permitted to park.

Mr. Gagnon: They are not permitted to wait, but they are permitted to go on the grounds.

Mr. Skoreyko: In other words, you are saying to the taxi drivers in the Montreal area, "Go in and steal a passenger and run like hell before you get caught".

Mr. Gagnon: No, there are two things here. They are entitled to enter on to the grounds and deliver a passenger and they are entitled to enter on to the grounds to pick up a passenger who has called them in advance.

[Interpretation]

Murray Hill empêche les autres d'assurer service. Nous ne sommes pas autorisés à le dire s'ils peuvent venir ou non. Je voudrais qu'on le comprenne une fois pour de bon.

On nous a aussi accusés d'autre part, solliciter des clients dans les hôtels. On ne fait pas. On a des photos dans les salles d'attente de chacun des principaux hôtels, Reine Elizabeth, du Mont Royal et de l'hôtel Laurentien, où le voyageur ne doit pas attendre à l'extérieur pour arrêter une voiture. Notre horaire toutes les quinze minutes le prévoit. On ne sollicite pas de voyageurs. Nous sommes là simplement pour assurer public-voyageur qui en majorité voyage place économique et qui, s'il veut se rendre à l'hôtel pour \$1.75, aimerait aussi pouvoir revenir à l'aéroport pour \$1.75 jour ou nuit, quelque soit le temps qu'il fait.

Si l'industrie du taxi dans son ensemble peut assurer ce service et le garantir par tous les temps, je vous invite à le faire. Ils peuvent tous se trouver à l'aéroport. Toutefois, je ne suis pas celui qui va leur donner la permission, je ne suis pas le propriétaire de l'aéroport.

M. Skoreyko: Non, je voudrais revenir sur ce sujet pour un moment. Je comprends très bien que vous n'êtes pas le propriétaire de l'aéroport, mais vous louez le parc de stationnement que votre compagnie utilise.

M. Hershorn: Non, nous avons un permis.

M. Skoreyko: C'est très bien. Vos véhicules ont accès à ces terrains, mais les taxis à taximètres ne peuvent s'en servir. Il doit en être fait,...

M. Gagnon: Je m'excuse, ils peuvent aller.

M. Skoreyko: Ils ne peuvent pas stationner.

M. Gagnon: Ils ne peuvent pas attendre mais ils peuvent se servir de ces terrains.

M. Skoreyko: En d'autres mots, vous dites aux chauffeurs de taxi de la région de Montréal: «Allez prendre un voyageur à l'aéroport, mais quittez très vite les lieux pour pas être pris en flagrant délit».

M. Gagnon: Non, il s'agit de deux choses différentes. Ils peuvent entrer sur les lieux pour y déposer un voyageur et pour prendre un voyageur qui leur a téléphoné d'avance.

[Texte]

Mr. Skoreyko: Yes, but that is not much of a service. Mr. Gagnon, as the solicitor for Murray Hill, do you think that Bill C-75 would have any effect on the service? Would it change the permanent licensing structure?

Mr. Gagnon: I am very sorry, I do not know what Bill C-75 says as yet because it has not been adopted, neither do I know what the ultimate intentions are concerning common carriers in the area, concerning the taxi permits and whether or not, they are going to establish a metropolitan taxi permit. There is no way of answering that at the moment.

Mr. Skoreyko: No, thank you, Mr. Gagnon. I would like to come back a little later, if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Merci, monsieur le président. Monsieur Gagnon, lorsque M. Skoreyko vous a demandé tantôt si vous aviez essayé de négocier un arrangement quelconque avec des gens qui exerçaient des pressions, que ce soit les chauffeurs de taxi, les associations de chauffeurs de taxis ou les propriétaires, vous n'avez pas répondu directement, mais je reconnais le fait qu'il y a peut-être plusieurs associations. Hier, les représentants du mouvement de libération du taxi nous ont dit que la grande majorité des chauffeurs de taxi n'étaient pas syndiqués, j'admets ce fait, mais avez-vous essayé de négocier un arrangement?

Mr. Gagnon: Parlons un peu du Mouvement de libération du taxi.

Mr. Breau: Non, non, je ne veux pas parler du Mouvement de libération du taxi, je demande seulement si vous avez essayé de négocier aucun arrangement?

Mr. Gagnon: Est-ce qu'on négocie au cocktail Molotov?

Mr. Breau: Non, non, je vous demande si vous avez essayé...

Mr. Gagnon: C'est cela le problème.

Mr. Breau: Non, non, je vous demande si vous avez essayé de négocier aucun arrangement, cela peut être avec le Mouvement de libération du taxi, une union ouvrière, la ville de Montréal, je ne sais pas.

Mr. Gagnon: D'abord, nous n'avons aucun contrôle sur les opérations à l'aéroport. Deuxièmement, le contrat intervenu avec le ministère fédéral nous empêche de faire quel-

[Interprétation]

Mr. Skoreyko: Oui, mais cela ne constitue pas un véritable service. Monsieur Gagnon, en qualité de conseiller juridique de la Compagnie Murray Hill, trouvez-vous que le Bill 75 pourrait avoir des effets sur la qualité du service? Est-ce qu'il modifiera la nature permanente des permis?

Mr. Gagnon: Je m'excuse. Je ne sais pas ce que le Bill 75 stipule parce qu'il n'a pas encore été adopté, je ne connais pas non plus les dernières intentions concernant les voituriers publics dans cette région, les permis de taxis et l'établissement ou non d'un permis de taxis pour la région métropolitaine. On ne peut vraiment pas répondre à ces questions en ce moment.

Mr. Skoreyko: Non, merci beaucoup, monsieur Gagnon. Je voudrais revenir plus tard, si je le peux, monsieur le président.

Le président: Monsieur Breau.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Gagnon, when Mr. Skoreyko asked you a little while ago if you had tried to negotiate an arrangement with people making representation, whether it be the taxi drivers, the taxi drivers' associations or the taxi owners, you did not reply directly, but I recognize the fact that perhaps there are several associations. Yesterday, the Taxi Liberation Movement told us that the great majority of taxi drivers were not organized in any union. I also recognize that fact. But did you try to negotiate an arrangement?

Mr. Gagnon: Let us speak of the Taxi Liberation Movement a bit.

Mr. Breau: I do not want to speak about that. I am just asking you if you tried to negotiate any arrangement.

Mr. Gagnon: Do you negotiate with Molotov cocktails?

Mr. Breau: No, I am asking if you tried...

Mr. Gagnon: That is the problem.

Mr. Breau: No, I am just asking you if you tried to negotiate an arrangement, either with the Taxi Liberation Movement or a labour union, or the City of Montreal, or what have you.

Mr. Gagnon: First, we have no control over operations at the airport. Secondly, the agreement we have with the federal Department of Transport prevents us from undertaking any

[Text]

que négociation que ce soit pour des sous-locations ou des distributions de services, qui irait à l'encontre des stipulations du contrat.

M. Breau: Oui, mais, monsieur Gagnon, vous avez admis tantôt...

M. Gagnon: Troisièmement, jusqu'à ce jour, aucune de ces associations n'a tenté de négocier intelligemment avec nous en présence du gouvernement, ce n'est jamais arrivé.

M. Breau: En d'autres mots...

M. Gagnon: Est-ce que c'est à nous, parce que, eux font des récriminations, parce que nous recevons des bombes, est-ce que c'est à eux...

The Chairman: Could I have a little order please. It is very hard for the Chair to hear the witness.

M. Gagnon: Excusez-moi.

M. Breau: En d'autres mots, vous avez jugé que ce n'était pas avantageux d'essayer de négocier avec eux?

M. Gagnon: Nous n'avons pas jugé que c'était avantageux ou pas, nous ne savions pas à qui parler.

Le président: Un instant, s'il vous plaît. Je crois, monsieur Breau, que votre question est un peu en dehors de...

M. Breau: Non, c'est la réponse qui est embêtante.

Le président: Non, vous avez posé la question, mais j'aurais dû la refuser au tout début, je crois que vous êtes allé assez loin cette fois.

M. Breau: Bon, changeons de sujet. Monsieur Gagnon, vous avez parlé de contrôle de service, d'opération, etc. Il faut reconnaître, qu'un aéroport est un peu différent d'une ville ordinaire parce qu'il y a des passagers, qui sont des étrangers et ne connaissent pas trop bien la région; pensez-vous qu'avec un poste commun de taxis, en plus d'un service de limousines et d'autobus, qu'il serait possible d'exercer une surveillance quelconque quant à la qualité nécessaire des services à une aérogare, d'après votre expérience à Montréal?

M. Gagnon: Je ne sais pas. Nul doute, Murray Hill va continuer à exercer, et continuerait en pareilles circonstances, à exercer un contrôle sur la qualité de ses propres véhicules, mais cette compagnie ne s'occupera certainement pas, et ne le pourra certainement

[Interpretation]

negotiations whatsoever for subletting or distribution of services, which would be contrary to the provisions of the contract.

M. Breau: Yes, but, Mr. Gagnon, a little while ago, you admitted...

Mr. Gagnon: Thirdly, none of these associations has tried to negotiate intelligently with us in the presence of the government. It has never happened.

Mr. Breau: In other words...

Mr. Gagnon: Is it up to us, because there are no have recriminations, because we receive...

Le président: Est-ce que je pourrais avoir un silence s'il vous plaît? J'ai de la difficulté d'entendre le témoin.

Mr. Gagnon: I am sorry.

Mr. Breau: In other words, you deem that it would not be advantageous to try and negotiate with them?

Mr. Gagnon: We did not try to decide whether it was advantageous or not advantageous. We did not know who to talk with.

The Chairman: One moment, please. Mr. Breau, I think your question is somewhat outside the...

Mr. Breau: No, it is his reply which is annoying.

The Chairman: No, you asked the question, but I should have refused it right at the outset, but I think you have gone far enough now.

Mr. Breau: All right. To speak of something else now. Mr. Gagnon, you spoke of service and operations control, and so on. We have to recognize that an airport is a little bit different from an ordinary city, because there are passengers who are strangers and do not know the region too well. On the basis of your experience you have had in Montreal, do you think that with a common taxi stand, in addition to limousine and bus service, that it would be possible to exercise some kind of supervision with regard to the required quality of services in an airport?

Mr. Gagnon: I do not know. There is no doubt, that, for instance, Murray Hill would continue under such circumstances to exercise its quality-control over its own vehicles, but this company would certainly not and could certainly not handle the quality-control

[Texte]

as, du contrôle de la qualité des tiers. Il n'y a aucun moyen pour nous de répondre à cette question.

M. Breau: Non, je ne demande pas que vous vous occupiez du contrôle, je demande tout simplement si vous pensez qu'il serait possible d'avoir le même contrôle sur la qualité que vous avez présentement, d'après votre expérience? Vous avez sans doute visité d'autres aéroports, à New York et ailleurs, M. Hershorn pourrait sans doute répondre à cette question.

M. Gagnon: Nous avons déjà soumis la pièce n° 9, et je vous avais avisés à ce moment-là qu'il manquait un câblogramme que nous attendions de New York. Vous avez devant vous et il explique quelle est la situation à New York et quels ont été les développements. Et je me permets de lire...

Le président: Voulez-vous continuer, monsieur Gagnon.

M. Gagnon: Le paragraphe 4 du câblogramme de M. Carey, qui est vice-président de *Carey Cadillac Renting Co. Inc.*, qui, comme on le sait, donne le service à l'aéroport de New York.

Il nous dit:

The obvious reason for the change in the city's position...

Parce qu'on a changé de point de vue complètement à New York maintenant, et le service devra se donner aux hôtels plutôt qu'à un centre particulier.

...was that the New York taxi industry proved incapable of guaranteeing a constant availability at the airport or within the city during busy traffic hours and during inclement weather, holidays, etcetera and therefore this service was adjusted necessarily.

I can attest to this fact as I was formerly President of Carey Transportation which was sold to the Greyhound Corporation in January...

C'est tout ce que je peux vous dire. Nous n'avons pas d'expérience pratique à Montréal, sauf celle de l'aéroport de St-Hubert il y a plusieurs années, quant au genre de service que peut rendre un service de taxis. Alors, nous ne pouvons pas vous répondre.

M. Breau: Mais il y a des services, peut-être pas semblables, mais qui ressemblent un peu à ceux d'un aéroport, par exemple, aux différentes gares du CN ou du CP. Présente-

[Interprétation]

third parties. There is no way that we can answer this question.

Mr. Breau: I am not asking you to handle the quality-control. I am just asking whether, on the basis of your experience, you think it would be possible to have the same quality-control as you have at the present time? You have probably visited other airports, in New York or elsewhere. Maybe Mr. Hershorn could answer.

Mr. Gagnon: We have already submitted exhibit number nine, and we pointed out at the time that there was a cable missing, that we were waiting to hear from New York. We now have the cable in question which explains what the situation is in New York and what have been the developments. I shall read...

Mr. Chairman: If you want to continue now, Mr. Gagnon.

Mr. Gagnon: Paragraph 4 of this cable from Mr. Carey, who is the Vice-President of Carey Cadillac Renting Co. Inc., which as we know supplies the service to the New York Airport, reads as follows:

La raison évidente de ce changement dans la politique de la ville...

Because the point of view has completely changed in New York now and the service will have to be given at the hotels rather than at a particular centre.

...résultait du fait que l'industrie New Yorkaise du taxi s'était révélée incapable de garantir des voitures disponibles constamment à l'aéroport ou dans la ville pendant les heures de pointe, le mauvais temps, les vacances, etc; ce genre de service fut donc modifié.

Je puis témoigner de tout ceci en ma qualité d'ancien président de la compagnie Carey Transportation qui fut vendue à La Greyhound Corporation au mois de janvier de cette année.

That is all I can tell you. We have no practical experience here in Montreal except the one which took place with the St. Hubert Airport several years ago, as to the type of service which can be supplied by a taxi service. So we cannot answer you.

Mr. Breau: But there are services, not necessarily similar, but which resemble somewhat those at the airport, for instance, at the various railway stations of the CN and the

[Text]

ment à Montréal, à la gare Centrale, je pense, il y a un concessionnaire, une compagnie de taxis, nul doute qu'une surveillance doit être exercée quant à la qualité du service et ce, en vertu de leur contrat. S'y conforme-t-on ou non, je ne le sais pas. Qu'en pensez-vous?

M. Gagnon: Si la compagnie Murray Hill a été l'objet de certains jugements quant à la qualité par certaines entreprises de taxis, je dois dire que ce n'est pas l'intention de la compagnie d'en faire autant. Je pense que le ministère a en main les moyens nécessaires pour vérifier si les services sont efficaces ou non, et il ne faudrait quand même pas oublier que ces services-là se donnent au centre de la ville, ils se donnent à l'intérieur de la municipalité et en vertu de permis municipaux et selon des tarifs contrôlés par la municipalité d'une façon adéquate.

Il y a tout un ensemble de législations et de conditions d'opération qui sont prédéterminées que vous n'avez pas lorsqu'il s'agit d'un service intermunicipal comme celui de l'aéroport.

M. Breau: En réponse à M. Horner tantôt, vous avez mentionné le mot *public utility*, vous avez dit que vous pensiez que c'était un *public utility*; il y a certains services, tels l'Hydro, le téléphone et peut-être les communications en général, dont les taux sont établis d'après le coût de l'investissement, plus un profit pour l'exploitation.

M. Gagnon: Oui.

M. Breau: Mais M. Horner n'a pas poursuivi dans ce sens. Voulez-vous dire que ce service devrait être considéré d'utilité publique?

• 1200

M. Gagnon: Non, c'est M. Horner qui suggérerait que nous étions l'équivalent d'une utilité publique et il y a quand même des distinctions, il s'agit là vraiment de monopole. Si vous parlez par exemple de l'Hydro-Québec ou du Bell Téléphone, vous parlez d'un monopole véritable contre un contrôle absolu sur toutes les formes d'opérations. Dans le cas présent, il n'est absolument pas question de cela.

Lorsque j'ai dit oui à cette question-là, c'était pour souligner qu'une entreprise de transport, qui détient des permis de la Régie des Transports du Québec, est considérée, en cette province du moins, comme un service public. Il y a quelques années, il y avait une loi relative aux services publics dans la province et alors, les services de transport, tels

[Interprétation]

CP. At the present time, in Montreal, I think there is a concessionary at the CN station, taxi company. No doubt some kind of supervision must be exercised with regard to service quality, by virtue of their contract. No whether they live up to it or not, I do not know. What do you think about it?

Mr. Gagnon: If the Murray Hill company have been subjected to judgements of quality control on the part of some taxi firms, I should say it is not the intention of Murray Hill to do likewise. I think that the Department has at its disposal the necessary means to determine whether services are efficient or not. All the same, we should not forget that this service is supplied at the centre of the City, within the boundaries of a municipality under municipal permits and according to rates controlled by the municipality in an adequate way.

There are a whole series of legislation and conditions of operation which are predetermined and that you do not have when we are dealing with an inter-municipal service like that of the airport.

Mr. Breau: In answer to Mr. Horner, a little while ago, you mentioned the words "public utility". You said that you thought that was a public utility. There are some services like hydro, telephone, and perhaps communications in general, whose rates are established according to the cost of investment plus a profit margin for operating purposes.

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Breau: But Mr. Horner did not continue his line of questioning. Do you mean that this service should be considered as a public utility?

Mr. Gagnon: No. It was Mr. Horner who was suggesting that we might be the equivalent of a public utility but, all the same, there are distinctions to be made, because that is really a monopoly. If you are speaking of Hydro-Quebec, for instance, or the Bell Telephone, you are speaking of a true monopoly which has complete control over every facet of the operation. In the present case we are not speaking of this at all.

When I said yes in reply to that question, it was to point out that a transportation undertaking which holds permits from the Quebec Transportation Board, is considered, in this province at least, as being a public service. A few years ago, there was an Act with regard to public services in the province, and transportation services, like Murray Hill, were

[Texte]

Murray Hill, étaient assujettis à cette loi-là. Donc, dans ce sens-là, c'est une utilité publique, mais ce n'est pas comparable à un système comme celui de la compagnie Bell Téléphone.

M. Breau: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Comme il est midi, je crois que le Comité doit ajourner sa séance jusqu'à 2 heures.

M. Corbin: Pourrions-nous avoir une idée des autres mémoires que nous devons entendre cet après-midi, s'il vous plaît?

Le président: Cet après-midi, nous avions prévu la séance pour 2 heures, mais nous allons devoir la remettre à un peu plus tard.

The Chairman (continuing): ...the Montreal Taxi Association and the United Taxis of Montreal. I also have the lawyers of the City of Dorval who would like to present a very short brief to you this afternoon.

M. Corbin: Merci.

M. Portelance: Monsieur le président, devons-nous nous attendre à siéger ce soir aussi?

Le président: Tout dépendra des membres du Comité.

M. Breau: Est-ce qu'il ne serait pas possible d'abrégier l'heure du déjeuner afin de gagner du temps?

Des voix: Non, non, non.

Le président: A l'ordre! M. Corbin sera le premier à questionner cet après-midi. M. Corbin, M. Mazankowski, M. Portelance et M. Benjamin.

Mr. Horner: Is my name down?

The Chairman: Your name is on the second list, Mr. Horner. On the second round I also have Mr. Rock, Mr. Trudel, Mr. Forrestall and Mr. Skoreyko.

This Committee is adjourned until 2 o'clock.

AFTERNOON SITTING

Thursday, December 18, 1969.

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum and I will give the floor to Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Monsieur le président, tout d'abord, j'ai une question connexe et pour satisfaire ma curiosité, je veux savoir si le contrat

[Interprétation]

subject to that Act. So, in that sense, it is a public utility, but it is not comparable to a system like Bell Telephone.

Mr. Breau: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: As it is noon, I think the Committee should adjourn its hearing until 2 o'clock.

Mr. Corbin: Could we have an idea of the other briefs to be heard this afternoon, please?

The Chairman: This afternoon we had scheduled the sitting for 2 o'clock, but we will have to postpone it a little bit.

Le président: ...la Montreal Taxi Association and les United Taxis of Montreal. Les avocats de la ville de Dorval aimeraient présenter un mémoire très court cet après-midi.

Mr. Corbin: Thank you.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, do we have to count on a sitting this evening too do you think?

The Chairman: Everything will depend on the members of the Committee.

Mr. Breau: Would it not be possible to shorten our lunch hour in order to gain time?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Order, please! Mr. Corbin will be the first questioner this afternoon. Mr. Corbin to be followed by Mr. Mazankowski, Mr. Portelance and Mr. Benjamin.

M. Horner: Est-ce que vous avez mon nom?

Le président: Votre nom se trouve au deuxième tour, monsieur Horner. Il y a également MM. Rock, Trudel, Forrestall et Skoreyko.

La séance est levée jusqu'à quatorze heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 18 décembre 1969

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Je donne la parole à M. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, to start with, I have a question which is related, and to satisfy my curiosity, I would like to know whether

[Text]

détenu par Murray Hill contient une clause se rapportant au bilinguisme, à savoir: En ce sens: est-ce que Murray Hill s'engage à donner un service bilingue?

Le président: Monsieur Corbin, votre question n'est pas relative à l'ordre de renvoi et je crois qu'elle est irrecevable.

M. Corbin: Elle a trait au contrat, monsieur le président. D'accord, j'accepte votre décision.

Ce matin, nous avons entendu le procureur de Murray Hill nous dire, à plusieurs reprises, que la compagnie a des millions d'investis dans des véhicules et d'autres facilités pour assurer le service qu'elle s'est engagée à donner en vertu d'un contrat. Et ailleurs, dans le mémoire, ou la lettre qui l'accompagne, on y dit ceci et je cite en anglais:

...this means that the millions of dollars invested to meet the requirements of these policies will also be affected. Thus, if any change of policy occurs,...

This would naturally mean policy recommended by this Committee to Parliament:

...the company should be indemnified for the financial obligations it undertook to meet Government requirements, in the public service.

I think it is important, Mr. Chairman, that we come as close as possible to the specifics of the moneys invested. I wonder if the witness would reveal in as close as possible to exact figures, how many millions of dollars are invested in the facilities, in the over-all facilities, to assure the service you have to give to the public by virtue of your contract with the Department of Transport.

Mr. Hershorn: The over-all investment including the fleet and garage facilities is \$5 million.

Mr. Corbin: This is in equipment specially affected to the service of the airport.

Mr. Hershorn: Not all of it is specially affected.

Mr. Corbin: I would like to be very specific in my question.

Mr. Hershorn: It all could be attributed to it depending on the demand that is pressed on us.

[Interpretation]

the contract held by Murray Hill contains a clause with regard to bilingualism, in the sense that does Murray Hill undertake to give bilingual service?

The Chairman: Mr. Corbin, your question is not in line with the order of reference we have before us and consequently, it is out of order.

Mr. Corbin: It relates to the contract, Mr. Chairman. Very well, I will abide by your ruling.

This morning, we heard the legal counsel for Murray Hill on several occasions, tell us that Murray Hill has millions of dollars invested in vehicles and other facilities to ensure service which it has undertaken to provide under a contract. And elsewhere in the brief, or the letter which is appended to it, this is what is stated and I quote in English:

Ce qui signifie que les millions de dollars investis pour répondre aux exigences de cette politique sont aussi affectés. Donc, si l'on modifiait la ligne de conduite,...

il s'agit naturellement des recommandations du Comité au Parlement,

...la Compagnie devrait recevoir une indemnité des engagements financiers considérables qu'elle a pris pour répondre aux besoins du gouvernement pour le service du public.

Je crois qu'il est important, monsieur le président, d'être aussi précis que possible en ce qui concerne les investissements. Est-ce que le témoin pourrait nous révéler avec les chiffres les plus exacts possibles, combien de millions de dollars sont investis dans les installations en général en vue d'assurer au public les services exigés par votre contrat avec le ministère des Transports?

M. Hershorn: Le chiffre de l'investissement dans l'ensemble, compris les services de garage, et la flotte de voitures se chiffre à 5 millions de dollars.

M. Corbin: Il s'agit de l'équipement spécialement affecté au service de l'aéroport?

M. Hershorn: Tout n'est pas spécialement affecté...

M. Corbin: Je voudrais être bien précis.

M. Hershorn: Tout l'investissement pourrait être affecté à cette fin, selon la demande.

[Texte]

Mr. Gagnon: If I may, I would like to make a comment. I think the Department has financial statements that will give you a much more accurate picture than what we could answer offhand.

Mr. Corbin: Very well, we will question DOT on that, I suppose, when we get back to Ottawa. Is there any provision in your contract for compensation in the event that the contract is broken by DOT as a result of recommended policy to the government by this Committee?

Mr. Gagnon: I must admit that I have not examined each clause of the contract recently in connection with this meeting. I did not think that the interpretation of the contract would be a question to be examined. It may very well be that there is none, the laws of the province and of Canada govern in those circumstances. In view of the nature of the licence involved, there is a very serious question of acquired rights, that is...

Mr. Corbin: Will you explain that please?

Mr. Gagnon: Yes, when a government requires a company to provide public service in the nature of ground transportation, and issues a licence to provide this service, even though this may be the object of some form of negotiation at some stage or other concerning arrangements that may be taken, if the services given met the requirements of this licence, I for one, would be of the opinion that there are acquired rights, and they just cannot be set aside because the terms agreed upon are terminated. It would become an injustice towards the operator because of the investments involved, but that is a matter that has not been gone into very seriously by any one at this stage.

Mr. Corbin: If I understand correctly you hold a contract for a five year period, is this correct?

Mr. Gagnon: That is correct, and I understand that to mean the service will be given at that price for five years. It does not mean that the service will cease after five years.

Mr. Corbin: Does it mean that you hold exclusive rights for five years?

Mr. Gagnon: Well the Quebec Transportation Board has granted us permits to give that service and until they are withdrawn by the Board, we are the only ones who are entitled to give the service.

Mr. Corbin: For five years?

[Interprétation]

M. Gagnon: J'aimerais faire un commentaire, si on me le permet. Le Ministère possède des bilans qui vous donneraient une idée beaucoup plus précise que la réponse que nous pouvons donner à pied levé.

M. Corbin: Bien. Nous poserons la question au ministère des Transports à notre retour à Ottawa. Y a-t-il des dispositions dans votre contrat prévoyant des compensations au cas où le ministère annulerait le contrat à la suite de la politique recommandée au gouvernement par ce Comité?

M. Gagnon: Je dois reconnaître que je n'ai pas étudié chaque article du contrat récemment en vue de cette assemblée. Je ne croyais pas que l'interprétation du contrat serait à l'étude. Il se peut fort bien qu'il n'y en ait pas. Les lois de la province et les lois du Canada régissent alors ces circonstances. Vu la nature du permis en cause, il y a la question très sérieuse des droits acquis.

M. Corbin: Pouvez-vous l'expliquer?

M. Gagnon: Oui. Lorsque le gouvernement exige d'une compagnie qu'elle assure un service public de transport au sol et qu'il émet un permis pour assurer ce service même si à un moment donné, on négocie les dispositions à prendre, je crois que si ces services répondent aux exigences du permis, il y a des droits acquis qu'on ne peut pas tout simplement écarter parce que la situation a changé. A cause des investissements en jeu, il y aurait alors injustice à l'égard des opérateurs, mais cette question n'a pas été vraiment étudiée en profondeur par qui que ce soit pour le moment.

M. Corbin: Si je comprends bien, vous avez un contrat pour une période de 5 ans?

M. Gagnon: C'est juste et je considère que les services seront assurés à ce prix pendant cinq ans, ce qui ne signifie pas qu'on cessera d'assurer les services après cinq ans.

M. Corbin: Est-ce dire que vous détenez les droits exclusifs pendant cinq ans?

M. Gagnon: La Régie des transports du Québec nous a accordé des permis pour assurer ce service et jusqu'à ce que la Régie nous les retire, nous sommes les seuls qui puissions l'assurer.

M. Corbin: Pour 5 ans?

[Text]

Mr. Gagnon: No there is no limit to the permit.

Mr. Corbin: It is wide open. There is no termination date whatsoever?

Mr. Gagnon: No, it is subject only to the effectiveness of service.

Mr. Corbin: All right, now that is settled. On the other hand, you are engaged to pay a certain fee for a period of five years.

Mr. Gagnon: Oh, yes.

Mr. Corbin: Does this mean that your operation is run on the basis that you expect to recover your investment at the end of this five-year period?

Mr. Gagnon: It would be hopeless.

Mr. Corbin: Why?

Mr. Gagnon: There is not that much revenue available.

Mr. Corbin: Then I would take it that you expect your contract with DOT to be automatically renewed at the end of five years?

Mr. Gagnon: Yes. We have 20 years of past record on that basis for the simple reason that we are the only ones who can provide the service, who have the facilities, who have the knowledge, who have proven that we can do it, and there is no reason for withdrawing that from the company.

Mr. Corbin: I would take it from your immediate answer that you are in principle opposed to the calling of tenders at the end of your five-year period?

Mr. Gagnon: As I pointed out before, and this is in the brief I have submitted, in my opinion the matter should be taken out of the tender system and put into the normal framework as ground transportation systems throughout the world. It should be on the basis of an application to an administrative tribunal...

Mr. Corbin: Like you said this morning, I understand very well; all right. This is hypothetical, Mr. Chairman, you may rule as you want but I think also...

The Chairman: If you think it is out of order you will not go far with it.

Mr. Corbin: You cannot decide before hearing it but I am asking you to lend an attentive ear. If the government, the Department of Transport opens up the airport for all taxi operators—this question was thrown to you

[Interpretation]

M. Gagnon: Il n'y a aucune limite de temps pour ce permis.

M. Corbin: Il n'y a pas de date d'expiration?

M. Gagnon: Non, seule l'efficacité du service entre en jeu.

M. Corbin: Bon, la question est réglée. D'autre part, vous êtes engagés à verser certains frais pour une période de 5 ans?

M. Gagnon: Oui.

M. Corbin: Est-ce que cela veut dire que votre entreprise fonctionne d'une telle façon que vous vous attendez de faire vos frais à la fin de cette période de 5 ans?

M. Gagnon: Ce serait à peu près impossible.

M. Corbin: Pourquoi?

M. Gagnon: Parce que les revenus ne sont simplement pas suffisants.

M. Corbin: Donc, vous vous attendez à ce que ce contrat soit renouvelé à la fin de 5 ans?

M. Gagnon: Oui. Nous avons déjà assumé ce service pendant 20 ans pour la simple raison que nous sommes les seuls qui puissions l'assurer qui avons les installations et la compétence voulues. Nous avons fait nos preuves. On n'aurait pas de motif valable pour le retirer.

M. Corbin: Alors, d'après votre réponse, j'en conclurais, qu'en principe, vous vous opposeriez à ce qu'on fasse un appel d'offres à la fin de cette période de cinq ans?

M. Gagnon: Comme je vous l'ai signalé déjà, dans le mémoire que je vous ai présenté, à mon avis, cette question devrait être retirée du régime d'appel d'offres et insérée dans les cadres normaux du régime de transport au sol. Cela doit être fait par la présentation d'une requête à un tribunal administratif...

M. Corbin: Vous l'avez dit ce matin. Je comprends très bien. C'est une hypothèse. Monsieur le président, vous pouvez décider ce que vous voudrez mais je crois aussi...

Le président: Si vous croyez que c'est à l'encontre du règlement, vous n'irez pas loin.

M. Corbin: Vous ne pouvez décider avant d'avoir entendu, mais je vous prierais d'être attentif. Si le gouvernement, le ministère des Transports, permettait à tous les taxis d'aller à l'aérogare—on vous a posé la question ce

[Texte]

this morning from various angles but I do not think we really got the information we are after—would Murray Hill be interested in giving a modified type of service at the airport under another contract, or do you want absolute control over the whole operation?

Mr. Gagnon: No, as we said before. We are not there to determine the policies of the government, we are there to abide by them. At the moment the policy is that there be one operator so we abide by those rules. If you change the rules, which is at the moment not done, it will have some consequences. What the practical consequences will be to the service for instance, is anybody's guess. We feel we know that it is going to affect us financially, to what degree it will affect us, we do not know.

It could, for instance, mean that we would have to cease the car operation and keep only a bus operation. It could mean that we could provide a car service, but only when available. This is why we say if you change the rules then the only situation that can arise from that is that we will ask you not to be required to give guarantees that our car service for instance, will be provided.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Gagnon: That is all.

Mr. Corbin: That is quite understandable. Nevertheless, if you are adversely affected in such a way that you do suffer a plain financial loss, it would be your intention then to claim damage for breach of contract?

Mr. Gagnon: Of course if we have provided services to the public, at the public's demand, or the government's demand, and have established facilities that are no longer in use because they have been supplanted by another form of service, this is the equivalent of an expropriation and it should be compensated properly.

Mr. Corbin: Facilities that would be of no other use.

Mr. Gagnon: The only specific use of these facilities is for the airport.

Mr. Corbin: Very well.

Mr. Gagnon: Anyway to a very large degree.

[Interprétation]

matin sous différents angles, mais je ne crois pas vraiment que nous ayons obtenu tous les renseignements que nous essayons d'obtenir—est-ce que la *Murray Hill* serait intéressée à donner un service modifié à l'aéroport aux termes d'un autre contrat ou bien, est-ce que vous voulez un contrôle absolu sur l'ensemble des opérations?

M. Gagnon: Non. Comme nous l'avons dit déjà, nous ne sommes pas là pour déterminer la politique du gouvernement mais pour nous y conformer. En ce moment, la politique veut qu'il y ait un seul opérateur. Donc, nous nous en tenons à cette règle. Si la règle est modifiée, ce qui n'est pas fait encore, cela aurait des conséquences. Quelles seraient ces conséquences sur le plan pratique pour le service, il est facile de le deviner. Nous savons que nous nous en ressentirons sur le plan financier, mais dans quelle mesure, nous n'en savons rien.

Ainsi, cela pourrait signifier qu'il nous faudrait cesser le service de limousines et simplement conserver les autobus. Cela pourrait signifier que nous pourrions assurer un service de limousines, mais seulement lorsqu'il sera disponible. C'est la raison pour laquelle nous disons: si vous changez le règlement, la seule situation qui puisse en découler, c'est que nous vous demanderons de ne pas avoir à garantir que notre service de limousines sera assuré.

M. Corbin: Oui.

M. Gagnon: C'est tout.

M. Corbin: C'est assez compréhensible. Néanmoins, si vous perdez vraiment de l'argent auriez-vous l'intention de réclamer des dommages pour bris de contrat?

M. Gagnon: Naturellement, si nous assurons un service au public, à la demande du public, ou à la demande du gouvernement et que si nos installations ne sont plus utilisées parce qu'elles ont été remplacées par un autre genre de service, c'est donc l'équivalent d'une expropriation qui doit faire l'objet d'une indemnité appropriée.

M. Corbin: C'est qu'il n'y aurait pas d'autres usages possibles?

M. Gagnon: Ce service est destiné spécialement à l'aérogare.

M. Corbin: Très bien.

M. Gagnon: Enfin, dans une grande mesure.

[Text]

Mr. Corbin: Yes, yes, I think that is quite evident. As a private enterprise are you now or have you ever been disenchanted with the business because you said just a few minutes ago, that you are not making money with or you are not making much money. I would gather you are not satisfied with the business.

Mr. Gagnon: Of course I am not in the business, as my clients are, I am sure that it is like anyone else, you get engaged in a business and you stay in it. I practise law and sometimes I wish I were not, but I still continue.

Mr. Corbin: But under the present circumstances, the business is profitable enough that you want hang to it, and that you want exclusive rights for that service?

Mr. Gagnon: We have not claimed exclusive rights, we have only advised you that if you do change our exclusive right to park there, because that is all that the right is really, and it is the obligation to do so—if you change that you have to take away the obligation to stay there, that is all. We have not said anything more than that.

Mr. Corbin: I understand. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there is some question in my mind and when you apply paragraph 14 under the existing licence:

That the licensee shall maintain at the said airport, a sufficient number of buses, limousines and taxis, including metered taxis, twenty-four hours each day to accommodate normal anticipated passenger traffic to and from the said airport.

It seems to me that you people are not providing and fulfilling the service as prescribed by the terms outlined in paragraph 14, because I think you stated earlier that you have no metered taxis?

Mr. Gagnon: That is correct. However, if I may add when the contract was signed, the Department knew that we had no metered taxis and the Department could only know, as we did and as everybody knew, that they were impossible to obtain. As I pointed out to you this morning, the service is being given by calling taxis on demand. They are not two

[Interpretation]

M. Corbin: Oui. Je crois que c'est bien évident. En tant qu'entreprise privée, est-ce que vous avez déjà été déçu parce que vous avez dit il y a quelques instants que vous ne faites pas tellement d'argent?

Je crois comprendre que vous n'êtes pas vraiment satisfait de votre chiffre d'affaires.

M. Gagnon: Bien entendu, je ne suis pas engagé dans cette affaire moi-même. Ce sont mes clients qui le sont. Comme tout le monde, vous avez commencé une entreprise et vous la maintenez. Je pratique le droit et à l'occasion j'aimerais bien être autre chose qu'un avocat. Mais, je poursuis toujours mes activités professionnelles.

M. Corbin: Compte tenu des circonstances actuelles, les affaires vont assez bien pour que vous vouliez continuer et conserver le droit exclusif.

M. Gagnon: Nous n'avons pas demandé le droit exclusif. Nous avons simplement dit que si vous modifiez ce droit d'exclusivité de garer les voitures, c'est vraiment—tout ce dont il s'agit c'est une obligation de le faire—c'est donc cette obligation que vous devez retirer. C'est tout. et c'est tout ce que nous avons dit.

M. Corbin: Je comprends. Merci beaucoup monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président. Je voudrais poser une question et lorsque vous appliquez l'alinéa 14 aux termes du permis actuel:

Le détenteur de permis conservera audit aéroport, un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de taxis, y compris les taxis munis de taximètres, vingt-quatre heures par jour afin de desservir le nombre normal de passagers prévus qui se rendent à l'aéroport ou qui le quittent.

Il me semble alors que vous ne remplissez pas les services prévus à l'alinéa 14 de votre contrat, parce que je pense que vous avez dit plus tôt, que vous n'aviez pas de taxis à taximètre. C'est juste?

M. Gagnon: C'est juste. Je me permets toutefois d'ajouter que lorsque le contrat a été signé, le Ministère savait que nous n'avions pas de taxis à taximètre et le Ministère ne pouvait que savoir comme nous le savions et comme tout le monde le savait, qu'il était impossible d'en obtenir. Comme je vous l'ai signalé ce matin, on assure le service et

[Texte]

minutes away from the airport, so there is no question of the passenger waiting for service.

Mr. Mazankowski: We had evidence earlier, I think by two associations, that they were not against Murray Hill having their existing facilities, but they were interested in providing additional service, that being of the metered taxi service. Other than the fact that you cannot control, as you say, is there any reason, you cannot park metered taxis there? Or is it really because of control?

Mr. Gagnon: We are not entitled to allow because we are not the Minister of Transport and we have no authority to do so, we are not entitled to allow someone else, but our own cars to park on the airport. This is something which only the Minister can do.

Mr. Mazankowski: But the terms outlined in paragraph 14 state that you shall maintain an adequate number of metered taxi vehicles there.

Mr. Gagnon: Yes, but there is no way of doing that for us. As we explained to you this is why we telephone for taxis when they are needed, and when they are requested.

Mr. Mazankowski: You do that through the services of Dorval?

Mr. Gagnon: Of course because they are the only authorized operators to do so.

Mr. Mazankowski: Are there any other operators authorized to do this?

Mr. Gagnon: The only taxis entitled, in my opinion, to pick up passengers at the airport from Dorval towards any other point in the Province of Quebec are the Dorval taxis. The only condition to that or exception to that is if a passenger arriving at the airport wishes to go for instance to Ville St. Laurent and wants to use a taxi from Ville St. Laurent, he is entitled to telephone that taxi, and this taxi is entitled to pick him up provided the trip will return to Ville St. Laurent.

Mr. Mazankowski: Is there any particular reason you choose to use the services of Dorval Taxi?

Mr. Gagnon: Because it is the only service entitled to go to any municipality from Dorval, because their permit is in Dorval.

[Interprétation]

envoyant les taxis lorsqu'on les demande. Ils sont à peine à deux minutes de l'aérogare, donc le passager n'attend pas vraiment.

M. Mazankowski: Plus tôt, deux associations ont témoigné et dit qu'elles ne s'opposaient pas à ce que la *Murray Hill* ait toujours ce service. Elles voulaient toutefois assurer un service supplémentaire, soit de taxis à taximètre. À l'exception de ce que vous ne pouvez contrôler, comme vous l'avez dit, est-ce qu'il y a une raison pour laquelle on ne peut pas garer des taxis à taximètre? Est-ce simplement une question de contrôle?

M. Gagnon: Nous n'avons pas le droit de permettre parce que nous ne sommes pas le ministre des Transports, nous n'avons pas l'autorité de le faire. Nous n'avons pas le droit d'autoriser le stationnement d'autres voitures que les nôtres à l'aérogare. Cette question est de la compétence du ministre.

M. Mazankowski: L'alinéa 14 précise toutefois que vous conserverez un nombre suffisant de taxis à taximètre à cet endroit.

M. Gagnon: Oui, mais il nous est impossible de le faire. Comme nous l'avons expliqué, c'est pourquoi nous faisons venir des taxis lorsqu'on a besoin de taxis.

M. Mazankowski: Vous le faites par l'entremise de Dorval?

M. Gagnon: Oui, parce qu'ils sont les seuls taxis autorisés à le faire.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y en a d'autres qui sont autorisés à le faire?

M. Gagnon: Les seuls taxis qui aient droit à mon avis de cueillir des voyageurs à l'aérogare de Dorval et de les conduire n'importe où dans la province de Québec, sont les taxis de Dorval. La seule condition, ou la seule exception, c'est si un voyageur arrive à l'aérogare et qu'il désire, disons, se rendre à Ville St-Laurent, et qu'il désire avoir un taxi de Ville St-Laurent. Il a le droit de téléphoner pour faire venir ce taxi et ce taxi a le droit de venir le cueillir pourvu que le taxi retourne à Ville St-Laurent.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous avez choisi le service de taxis Dorval?

M. Gagnon: C'est parce que c'est le seul service de taxis qui ait le droit de se rendre à n'importe quelle municipalité à partir de Dorval parce que le permis est de Dorval.

[Text]

Mr. Mazankowski: Am I to take it then that there is only one taxi firm in Dorval then?

Mr. Gagnon: There are two associations in Dorval.

Mr. Mazankowski: Well is there any particular reason why you use the one over the other?

Mr. Gagnon: As I explained this morning there are two reasons. One is the reason of control, not over the numbers called but over the type of service given, because we are responsible for it. The other is the reason of insurance. We extend coverage of our \$1 million policy per vehicle to these vehicles while they are acting on our behalf, so we have to use some discretion in that matter. As we have reaped no revenues in doing so from these taxis or from the association, it seems obvious.

Mr. Mazankowski: Would it not be fair to use both of the firms if there are only two in Dorval?

Mr. Gagnon: I do not know—

Mr. Mazankowski: I think you stated this morning that Dorval have, I think, something in the order of 30 taxis and—

Mr. Gagnon: Yes, and it has been sufficient.

Mr. Mazankowski: And it has been sufficient. Would it not be fair to allow both firms to participate in this piece of the action?

Mr. Gagnon: How can I answer that? We are not doing it. The reason we are not doing it is the reason I have given you. If you judge that those reasons are unfair, then it is unfair; if you judge that those reasons are correct, then it is not unfair.

Mr. Mazankowski: Then there is no arrangement, oral or written, with the Dorval people?

Mr. Gagnon: There has to be an arrangement with the Dorval Taxi because we have a direct line to them.

Mr. Mazankowski: In the evidence presented, I believe, yesterday, or the day before by West Island Transportation Limited, they had

[Interpretation]

M. Mazankowski: Donc, il n'y a qu'une compagnie de taxis à Dorval?

M. Gagnon: Il y a deux associations à Dorval.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous avez utilisé l'une plutôt que l'autre?

M. Gagnon: Comme je vous l'ai expliqué ce matin, il y a deux raisons: c'est d'abord une question de contrôle, non pas à cause du nombre, mais à cause du genre de service assuré parce que nous en sommes responsables. L'autre, c'est la question de l'assurance. Nous donnons les conditions d'assurance d'un million de dollars de notre police d'assurance à ces véhicules qui fonctionnent pour nous. Nous devons donc faire preuve de discrétion. Comme nous n'obtenons pas de revenu de l'usage de ces taxis ou de l'association, cela semble évident.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il ne serait pas plus équitable d'avoir recours aux services des deux compagnies, s'il n'y en a que deux à Dorval?

M. Gagnon: Je ne sais pas...

M. Mazankowski: Je pense que vous avez dit ce matin que Dorval a à peu près 30 taxis et...

M. Gagnon: Oui, et cela a été suffisant.

M. Mazankowski: Cela a été suffisant. Est-ce qu'il ne serait pas juste alors, de permettre aux deux compagnies de participer?

M. Gagnon: Comment puis-je vous répondre? Nous ne le faisons pas.

La raison pour laquelle nous ne le faisons pas sont les raisons que l'on vous a données ce matin. Si vous jugez que ces raisons sont injustes, alors elles ont injustes. Si vous jugez que ces raisons sont appropriées, alors, ce n'est pas injuste.

M. Mazankowski: Alors, il n'y a pas d'entente verbale ou écrite avec les gens de Dorval?

M. Gagnon: Oui. Il doit y avoir une entente avec les taxis de Dorval parce que nous avons une ligne téléphonique de communication directe qui nous relie à eux.

M. Mazankowski: Hier ou avant hier, nous avons entendu la *West Island Transportation Limited*, qui a laissé entendre que vous aviez

[Texte]

inferred that you did, in fact, have a sub-letting arrangement and that it was approved by the Department of Transport. Is that correct?

Mr. Gagnon: I am happy to see that they infer they did not state it because it is not quite correct.

Mr. Mazankowski: It is not true.

Mr. Gagnon: We have no financial arrangements with them.

Mr. Mazankowski: In other words, the Dorval Service Taxi Limited company is not allowed to use your parking facility? Is that right?

Mr. Gagnon: We cannot allow them to do so.

Mr. Mazankowski: And do they?

Mr. Gagnon: No they do not.

Mr. Mazankowski: I wonder if it would be possible to find out just what percentage of our total business is derived out of the concession that you have at the airport, the ground transport concession.

Mr. Hershorn: I can answer that. We have issued a financial statement to the Department of our airport operation. The figures are there.

Mr. Mazankowski: I missed that, sir.

Mr. Hershorn: We have issued a financial statement of our airport operation to the Department of Transport. The figures are here.

Mr. Mazankowski: Fine.

Mr. Horner: Does that include a breakdown of passenger haul and money?

Mr. Hershorn: It breaks down the passengers per car and per bus, revenue in total, and profit and loss statement. It is a complete profit and loss statement on the operation.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, Monsieur le président. Monsieur Gagnon, le dernier questionneur nous parlait des revenus globaux de la compagnie Murray Hill et je crois que l'article 14, d'ailleurs, donne droit au gouvernement, ou à son représentant, de prendre connaissance de l'état financier dans vos livres. Donc, les montants que nous avons indiqués le chiffre d'affaires réalisé à Dorval.

[Interprétation]

un sous-contrat approuvé par le ministère des Transports. C'est juste?

M. Gagnon: Je suis heureux de voir qu'on a laissé entendre et non déclaré parce que ce n'est pas tout à fait juste.

M. Mazankowski: Ce n'est pas juste.

M. Gagnon: Nous n'avons pas conclu d'entente sur le plan financier avec eux.

M. Mazankowski: En d'autres mots, la *Dorval Service Taxi Limited* n'est pas autorisée à se servir de votre parc de stationnement? C'est exact?

M. Gagnon: On ne peut leur permettre de le faire.

M. Mazankowski: Est-ce qu'ils le font?

M. Gagnon: Non, ils ne le font pas.

M. Mazankowski: Je me demandais s'il ne serait pas possible de savoir au juste quel pourcentage de votre chiffre d'affaires provient de la concession que vous avez à l'aéroport, soit, la concession de transport au sol?

M. Hershorn: Je puis répondre. Nous avons fourni un bilan au ministère sur nos opérations à l'aéroport. Les chiffres y sont.

M. Mazankowski: Je n'ai pas compris.

M. Hershorn: Nous avons fourni un bilan de nos opérations à l'aéroport au ministère des Transports. Les données y sont.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Horner: Cela comprend-il le détail des passagers, du transport et de l'argent?

M. Hershorn: On répartit le nombre de voyageurs par voiture, par autobus, le revenu global ainsi que les profits et pertes. C'est un bilan complet sur les profits et les pertes.

M. Mazankowski: Merci.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Gagnon, precisely the last questioner was mentioning the total income of Murray Hill and I think that Article 14 entitles the government, or a government representative, to look at the financial statement of to be filed in your books. Consequently, the amounts we have shown the turnover at Dorval.

[Text]

M. Gagnon: Si je ne m'abuse, je crois, que des enquêtes périodiques sont faites.

M. Portelance: Vous mentionniez plus à bonne heure l'autre matin, que les employés chez vous faisaient un salaire de \$125 par semaine, en moyenne et vous en avez 450?

M. Gagnon: Je parlais des chauffeurs.

M. Portelance: Vous parliez des chauffeurs. Pour obtenir ce salaire-là, environ combien d'heures par semaine doivent-ils travailler?

M. Gagnon: Probablement...

Mr. Hershorn: They work a 10-hour day or a 60-hour week of which only 5 hours of the 10 hours are driving hours, the rest are waiting, either in the garage or at the airport, so there are actually 5 driving hours of the 10 hour day.

Mr. Portelance: They work 60 hours a week?

Mr. Hershorn: Yes, they have to cover the airport for which they are getting paid. They work 60 hours including lunch hours or supper hours. They get paid right through.

M. Portelance: Je crois qu'il n'y a pas de syndicat chez Murray Hill, on y a fait allusion auparavant.

M. Gagnon: C'est exact.

M. Portelance: Hier, je posais une question aux représentants de la ville de Montréal quant aux permis que Murray Hill détenait à Montréal même pour opérer. On a dit que dans le cas d'un taxi, le coût d'un permis est de \$81 par année. Devez-vous payer un montant semblable, ou à peu près?

M. Gagnon: Où? A la ville de Montréal?

M. Portelance: A la ville de Montréal.

M. Gagnon: Vous avez la pièce n° 6 qui détermine que la Ville de Montréal n'a aucune juridiction sur les véhicules de Murray Hill affectés aux services de l'aéroport. C'est une décision qui a été rendue par la Cour municipale il y a plusieurs années et les cadres juridiques n'ont pas changé depuis ce temps. Alors, la situation est la même qu'elle était à ce moment-là.

M. Portelance: Cela comprend aussi les limousines, les automobiles et les autobus?

M. Gagnon: La plainte qui avait été portée à l'époque par la Cité de Montréal avait trait précisément à ce qu'on appelle «un véhicule

[Interpretation]

Mr. Gagnon: Unless I am mistaken, I think there are periodic checks which are made.

Mr. Portelance: You mentioned earlier this morning that your employees made an average wage of \$125 per week. And you have 450 of them?

Mr. Gagnon: I was speaking of drivers.

Mr. Portelance: To obtain this salary how many hours a week do they have to work approximately?

Mr. Gagnon: Probably...

Mr. Hershorn: Ils travaillent dix heures par jour ou une semaine de 60 heures. Seules cinq des dix heures sont des heures de conduite. Le reste du temps, ils attendent soit au garage ou à l'aérogare. Donc il y a 5 heures de conduite dans une journée de 10 heures.

M. Portelance: Donc, ils travaillent 60 heures par semaine?

Mr. Hershorn: Oui. Ils doivent être à l'aéroport, c'est pourquoi on les paie. Ils travaillent 60 heures y compris les heures du déjeuner ou du dîner. Ils sont payés jusqu'à la fin de leur journée de travail.

Mr. Portelance: I do not think there is a union at Murray Hill. This was mentioned previously.

Mr. Gagnon: That is right.

Mr. Portelance: Yesterday I asked the representatives of the City of Montreal a question with regard to permits held by Murray Hill in Montreal itself in order to operate. It was mentioned that for a taxi, the price of a permit was \$81 per year. Do you have to pay more or less similar amount?

Mr. Gagnon: To the City of Montreal?

Mr. Portelance: Yes, to the City of Montreal.

Mr. Gagnon: Under Exhibit No. 6 you will find that the City of Montreal has no jurisdiction over vehicles operated by Murray Hill for airport services. This was a decision rendered by the Municipal Court several years ago, and the legal framework has not changed since then. Consequently, the situation is the same as it was then.

Mr. Portelance: This also includes limousines, automobiles and buses?

Mr. Gagnon: The complaint which has been filed at the time by the City of Montreal dealt precisely with what we call a pleasure

[Texte]

de promenade non-enregistré comme taxi. Et la Cour municipale, comme vous verrez dans la décision, décide, d'une part, que la Régie des transports du Québec a la juridiction exclusive en la matière et que la Ville de Montréal n'a pas de juridiction.

M. Portelance: A ce moment-là, vous payez un permis seulement à Québec?

M. Gagnon: Nous payons un permis à Québec, en effet.

M. Portelance: Mais n'avez-vous pas dit plus tôt, aujourd'hui, que vous payez aussi un permis à Dorval?

M. Gagnon: Nous ne payons pas de permis à Dorval.

M. Portelance: Bon.

M. Gagnon: Pour les mêmes raisons juridiques, ce n'est pas possible. Autrement si la juridiction était municipale sur les déplacements intermunicipaux, cela voudrait dire que Murray Hill qui est obligée, en vertu de ses permis de la Régie des transports, de donner des services dans toutes les municipalités, serait tenue de payer des permis à chacune d'entre elles. Cela deviendrait absolument invraisemblable.

M. Portelance: Est-ce qu'un permis semblable est plus dispendieux que celui des taxis de Montréal?

M. Gagnon: Je n'ai aucune idée. Un instant, s'il vous plaît.

M. Portelance: De toute façon, c'est plus dispendieux? Ça vous coûte plus cher?

M. Gagnon: Je ne le sais pas. C'est possible, mais je ne le sais pas. Une chose est certaine, c'est que nous payons des taxes à la Ville de Montréal, à la Ville de Dorval, au Gouvernement fédéral pour desservir l'aéroport et nous en payons également au Gouvernement provincial. Alors, au total, nous payons au-delà de \$150,000 par année.

M. Portelance: On dit aussi dans votre mémoire de ce matin qu'advenant le cas où un client descend d'un avion différent et il n'a pas ses bagages avec lui, vous les lui faites parvenir par après?

M. Gagnon: Oui, nous avons un permis de la Régie des transports qui nous autorise à donner ce service-là.

M. Portelance: Et, le client doit-il payer pour ce service additionnel ou est-ce compris?

[Interprétation]

vehicle which is not registered or not licensed as a taxi. And you will see in the decision that the Montreal Court decided, on the one hand, that the Quebec Transportation Board had exclusive jurisdiction in the matter and that the City of Montreal had no jurisdiction.

Mr. Portelance: In other words, then you pay for your permit only to Quebec?

Mr. Gagnon: Yes, we do pay to Quebec for a permit.

Mr. Portelance: But did you not also mention earlier today that you also pay for a permit at Dorval?

Mr. Gagnon: We do not pay for any permit at Dorval.

Mr. Portelance: All right.

Mr. Gagnon: For the same reasons that I was stating, it is not possible. Otherwise, if the jurisdiction were of a municipal nature over inter-municipal trips, this would mean that Murray Hill which, under its permit from the Quebec Transportation Board, has to give service in all municipalities, would have to pay for permits in all municipalities, and this would be unthinkable.

Mr. Portelance: Is such a permit more expensive than that of the taxis in Montreal?

Mr. Gagnon: I have no idea. Just a moment please.

Mr. Portelance: At any rate it costs more?

Mr. Gagnon: I do not know. It is possible, but I do not know. What is sure is that we pay taxes to the City of Montreal, to the City of Dorval, and to the federal government to serve the airport and we also pay taxes to the provincial government. The total of all this comes over \$150,000 per year.

Mr. Portelance: It was also mentioned in your brief this morning that in the event a client were to arrive on a different aircraft and his baggage did not accompany him, you send it to him subsequently?

Mr. Gagnon: Yes, we have a permit from the Quebec Transportation Board which authorizes us to do so.

Mr. Portelance: Does the client have to pay for this additional service or is it included?

[Text]

Mr. Hershorn: May I answer that, please?

Mr. Portelance: Does the airline pay for that?

Mr. Hershorn: The airline pays for delayed baggage.

Mr. Portelance: I see.

Mr. Gagnon: Le tarif est déposé auprès de la Régie.

Mr. Portelance: Mais vous l'indiquez dans votre mémoire en en prenant crédit; en réalité si une compagnie de taxis quelconque était là, elle aurait peut-être la même possibilité de...

Mr. Gagnon: C'est possible. S'ils ont un service, s'ils peuvent le donner. C'est compliqué, cela.

Mr. Portelance: Mais vous avez un permis de transport à cet effet?

Mr. Gagnon: Nous avons un permis de transport précis à cet effet.

Mr. Portelance: Merci.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, again most of my questions have been asked, but I would like to go into one area that I am not clear on yet and that has just been touched on. First, I would like to ask Mr. Gagnon if there are any other companies like yours in operation in the Montreal area that do charter, rental limousine and bus work?

Mr. Gagnon: No. What is different with Murray Hill is the multiplicity of vehicles and of services. There are bus companies and there are perhaps some so-called limousine services, but there are certainly none in Montreal that I know of or even in the province that offer the variety of vehicles that Murray Hill offers as a result of its services at the airport.

Mr. Benjamin: I see. Does your Company have any other franchises of a similar nature, even though they might be quite a bit smaller, to the one you have at the airport?

Mr. Gagnon: Murray Hill has permits from the Quebec Transportation Board to offer other services that are not directed to the airport. Whether you want to call those franchises...

Mr. Benjamin: I was thinking of railway terminals and shipping piers.

[Interpretation]

M. Hershorn: Vous me permettez de répondre?

Mr. Portelance: La ligne aérienne paie pour cela?

Mr. Hershorn: La ligne aérienne paie pour les bagages qui sont en retard.

Mr. Portelance: Je vois.

Mr. Gagnon: The tariff is filed with the Board.

Mr. Portelance: But you put it in your brief as taking credit for it. In fact, if a taxi firm were there, it might perhaps have the same possibility to...

Mr. Gagnon: That is possible. If they have a service and if they can give it. It is complicated, you know.

Mr. Portelance: But you have a transportation permit for this?

Mr. Gagnon: We have a specific permit for this purpose.

Mr. Portelance: Thank you.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, une fois de plus, la plupart de mes questions ont déjà été posées, mais seulement je voudrais explorer un secteur que je ne comprends pas très bien et auquel on a à peine touché. Tout d'abord, je voudrais demander à M. Gagnon s'il y a d'autres compagnies comme la vôtre dans la région de Montréal qui font ainsi la location de limousines et d'autobus?

M. Gagnon: Non. Ce qui est différent avec la Murray Hill, c'est la multiplicité de ses véhicules et de ses services. Il y a des compagnies d'autobus et il y a peut-être d'autres services de limousine mais il n'y en a sûrement pas à Montréal, que je sache, ou même dans la province qui offre la variété de véhicules qu'offre la Murray Hill à cause de ses services à l'aéroport.

M. Benjamin: Je vois. Est-ce que votre compagnie a d'autres franchises de nature semblable même si elles sont moins importantes que celle que vous avez à l'aérogare?

M. Gagnon: La Murray Hill a des permis de la Régie des transports du Québec pour offrir d'autres services qui ne sont pas pour l'aérogare. Que vous appeliez ces franchises...

M. Benjamin: Je pensais à des gares de chemin de fer et à des quais d'expédition.

[Texte]

Mr. Gagnon: No.

Mr. Benjamin: You have no other operations in any other organization.

Mr. Gagnon: No.

Mr. Benjamin: Your firm, in addition to the airport ground service you provide, carries on sightseeing tours, has individual hire cars, handles weddings, funerals and all this wide variety of things?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Benjamin: Can you tell me, of your total volume of business, your total revenue from all sources, what percentage of that volume is directly attributable to the airport?

Mr. Hershorn: May I answer that? The figures are deposited with the Department of Transport.

Mr. Benjamin: You would rather not answer here?

Mr. Hershorn: That is right.

Mr. Benjamin: I see. Are you satisfied, even in at least a narrow legal sense, that in order to live up to the contract that you have with the Department of Transport, the direct-line telephone service that you have at your dispatcher's office with Dorval Taxi you are living up to the provision in the contract of making available a metered taxi service?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Benjamin: And that this is about as far as you can go without violating municipal or provincial laws?

Mr. Gagnon: What Murray Hill has been trying to do throughout the years is abide by the law and to stay within those limits.

Mr. Benjamin: Would it be correct to say that the words "metered taxi service" in the contract with DOT really cannot be implemented in full because of the conflict with municipal and provincial laws? In effect, is the Department of Transport not kidding itself under the present situation in thinking it can get a metered taxi service?

Mr. Gagnon: That is absolutely my opinion.

Mr. Benjamin: If common or exclusive metered taxi stands were made available at the airport, could the municipality of Dorval prohibit any of those taxis from operating?

[Interprétation]

M. Gagnon: Non.

M. Benjamin: Vous avez d'autres opérations avec un autre organisme?

M. Gagnon: Non.

M. Benjamin: En plus du service au sol à l'aéroport, vous avez des tournées touristiques, vous louez des voitures à des particuliers, vous vous occupez de mariages, de funérailles, enfin toute la gamme des services?

M. Gagnon: Oui.

M. Benjamin: Pourriez-vous me dire quel est votre chiffre d'affaires global provenant de toutes ces sources, quel pourcentage de ce volume d'affaires est directement attribuable à l'aéroport?

M. Hershorn: Puis-je répondre? Ces chiffres sont au ministère des Transports.

M. Benjamin: Vous préférez ne pas répondre ici?

M. Hershorn: C'est juste.

M. Benjamin: Je vois. Vous êtes satisfait, même sur un plan juridique limité, du fait que pour honorer le contrat conclu avec le ministère des Transports, qu'avec cette ligne téléphonique de communication directe avec votre bureau de répartition et la compagnie de taxi de Dorval, vous honorez les dispositions du contrat voulant que vous assuriez le service de taxis à taximètre?

M. Gagnon: Oui.

M. Benjamin: Vous pouvez aller jusqu'à ce point sans aller à l'encontre des règlements provinciaux ou municipaux?

M. Gagnon: Au cours des années la *Murray Hill* a essayé de s'en tenir aux règlements et de demeurer dans les limites.

M. Benjamin: Est-ce qu'il serait juste de dire alors que les mots «service de taxi à taximètre» dans le contrat avec le ministère des transports ne peuvent être vraiment respectés à cause du conflit entre les lois municipales et provinciales? En fait, le ministère des Transports ne se leurre-t-il pas un peu lorsqu'il pense obtenir un service de taxis à taximètre?

M. Gagnon: C'est là mon avis.

M. Benjamin: Si un service exclusif de taxis à taximètre était disponible à l'aéroport est-ce que la municipalité de Dorval ne pourrait pas empêcher ces taxis de fonctionner?

[Text]

Mr. Gagnon: Of course, there is a legal problem there that I think is very serious. Can the Minister establish a taxi stand to authorize people who do not have the municipal permit to operate the business there. If they do then they should also have the same power to do it, for instance, in the Port of Montreal. It would mean that you could open an open stand here in the Port of Montreal for anybody from any municipality to operate from. I think the City of Montreal would very quickly put a stop to that.

Mr. Benjamin: If the Department of Transport were to say, "That is a problem between the metered taxi companies and the municipal authorities. We are going to make it possible for an open or an exclusive metered taxi stand on our grounds at the airport at Dorval and once you leave our grounds any problems you have after that are your lookout". Under the present situation we then could have an open taxi stand or a common taxi stand with perhaps nobody but the two Dorval taxi companies using it.

Mr. Gagnon: In my opinion nobody but those two companies would be legally entitled to do so.

Mr. Benjamin: We are now getting into the "chicken or the egg" situation. Do the municipal laws have to be changed first or does the Department of Transport have to change its requirements first?

Mr. Gagnon: May I make a remark on that? In my estimation the Department of Transport's powers are limited to determining whether or not somebody who is already legally entitled to offer a service to the Department will do it. The Department is in no position to determine that a person will do it regardless of whether he has the provincial or local rights or not.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Gagnon: It is a very different point of view.

Mr. Benjamin: I think I had a question on page 18 of your memorandum. Yes, in the third paragraph you said:

Thus, even if the federal authorities were to grant to all the taxis in the Dorval area the right to wait for passengers at the airport, the servicing of the airport would not be adequate.

[Interpretation]

M. Gagnon: Il y a là un problème juridique que je crois assez sérieux. Est-ce que le ministre peut établir un poste de taxi pour autoriser les gens qui n'ont pas de permis municipal à avoir un service à cet endroit. S'ils le font, alors, ils devraient aussi avoir le pouvoir de le faire, disons, dans le port de Montréal. Ce qui signifierait que vous pourriez avoir un poste ouvert dans le port de Montréal, pour permettre à tous les taxis de n'importe quelle municipalité d'y venir? Je pense que la ville de Montréal y supprimerait le service immédiatement.

M. Benjamin: Si le ministère des Transports disait: «C'est un problème à régler entre les compagnies de taxis à taximètre et les autorités municipales. Nous allons permettre l'existence d'un poste en commun ou d'un poste exclusif de taxis à taximètre à l'aéroport de Dorval et une fois que vous quittez ce terrain, c'est à vous de voir à vos problèmes». Dans le contexte actuel, nous pourrions avoir un poste en commun de taxis et seulement les deux compagnies de taxis de Dorval pourraient s'en servir.

M. Gagnon: C'est mon avis que ces deux compagnies sont les seules qui sur le plan juridique ont le droit de le faire.

M. Benjamin: Vous voyez? Nous avons maintenant le genre de situation où l'on cherche à savoir si c'est l'œuf ou la poule qui vient en premier. Est-ce que ce sont les lois municipales qui doivent être changées d'abord ou est-ce que le ministère des Transports doit d'abord changer ses exigences?

M. Gagnon: Vous me permettez une observation? A mon avis, le ministère des Transports a des pouvoirs limités lorsqu'il s'agit de déterminer si celui qui a déjà le droit juridiquement d'offrir un service au ministère le fera ou non.

Le Ministère n'est pas en mesure de déterminer si une personne le fera, peu importe s'il possède ou non les droits sur le plan local ou provincial.

M. Benjamin: Je vois.

M. Gagnon: C'est une opinion très différente.

M. Benjamin: Je pense que je posais une question à la page 18 de votre mémoire. Au troisième alinéa, vous dites:

Ainsi donc, même si les autorités fédérales accordaient à tous les taxis de Dorval le droit d'attendre des passagers à l'aéroport, ce service à l'aéroport serait tout à fait insuffisant.

[Texte]

Am I correct in assuming that what you mean here is that because of these legal difficulties in permits, the service could not be adequate no matter how many cabs you had?

Mr. Gagnon: Exactly. It is not a question of blaming the taxi industry or saying that they are not going to give service. It is because there is a legal situation for which we are not responsible and for which you are not responsible which creates these inadequacies.

The Chairman: Are you through, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: On the second round, Mr. Ray Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, Mr. Gagnon, I will proceed again with the question I was asking before about the taxi firms who would like to install a direct line. You admitted that any passenger has the right to phone his own taxi, no matter where he hails from and the taxi can come in to that passenger, pick him up and take him to his destination, call from the machine back to Lachine and on and on. You and your principals here have stated you have no objection to this and it is something that is legally done.

However, suppose this Committee were to recommend that all taxi companies on the island of Montreal, if they so wish, could for a certain price install a telephone in the lobby to facilitate the passengers to make a choice of whether they want to wait for their taxi or immediately have the service by asking for one of your cars, would you then, if this were recommended and allowed, be demanding a change in the financial arrangements of the contract that you now hold with the Department of Transport?

Mr. Gagnon: I do not know. The reason I do not know, if I may, is because I do not know what the true impact, the factual impact, such a situation would bring to the operation. If it did affect the operation, obviously there would be some comeback on it, but I really do not know. It could reach the point where we could no longer guarantee service by car.

Mr. Rock: In other words, you are not sure, if we were to recommend this, later on when you found out that you quite possibly were losing a certain amount of business, you might ask then for a change of contract or

[Interprétation]

Ai-je raison d'en conclure que vous voulez dire qu'à cause de ces difficultés juridiques que soulève cette question de permis, le service ne saurait être suffisant quel que soit le nombre de taxis?

M. Gagnon: C'est juste. Il ne s'agit pas de s'en prendre à l'industrie du taxi et de dire qu'ils ne fourniront pas de services, mais simplement parce que vous avez là une situation sur le plan juridique qui ne relève pas de nous et qui est à la source des insuffisances.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Benjamin ?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Deuxième série de questions M. Ray Rock.

M. Rock: Monsieur le président, monsieur Gagnon, je vais poursuivre les questions que je posais auparavant, à propos de la ligne de téléphone directe que les compagnies de taxis voudraient faire installer. Vous avez reconnu que tout voyageur a le droit de téléphoner à sa propre compagnie de taxis, d'où qu'il soit, et que le taxi peut venir le chercher et le ramener à sa destination, téléphoner de Lachine à Lachine et ainsi de suite. Vous et vos collaborateurs avez dit ne pas y être opposés et que c'est légal.

Supposons toutefois, que ce Comité recommande que toutes les compagnies de taxis de l'île de Montréal, si elles le désirent, puissent, pour un certain prix, aménager une ligne téléphonique dans la salle d'attente pour permettre aux voyageurs de faire le choix plus facilement, soit d'attendre le taxis ou d'obtenir le service d'une de vos voitures. Alors, si cela, était recommandé et autorisé, exigeriez-vous que l'on modifie les dispositions financières du contrat que vous avez avec le ministère des Transports?

M. Gagnon: Je n'en sais rien. La raison pour laquelle je n'en sais rien, c'est que je ne sais pas quelles seraient les répercussions exactes d'une telle situation. Si cela affectait les opérations, alors, de toute évidence, il y aurait une certaine rétroaction, mais je n'en sais rien. Il se pourrait qu'on en arrive au point où l'on ne pourrait plus garantir le service par voiture.

M. Rock: Autrement dit, vous n'êtes pas sûrs, si bien que si nous faisons la recommandation, plus tard, après avoir découvert que vous avez un peu perdu dans votre clientèle, que vous demanderiez peut-être une

[Text]

would you immediately ask for it if the intent were there?

Mr. Hershorn: I think we had better wait to cross the bridge until we get there. I think that is a question that would have to be studied before it could be answered properly because if you were taking a taxi from a municipality, other than Montreal, and you used that particular taxi driver to take you to the airport and if you asked him to pick you up tomorrow night at 7.00 o'clock, he has a perfect right, if he wants to, to deadhead all the way from Pointe-aux-Trembles, if you know the district, which is about 13 miles, to pick you up. He has that right to pick you up. Your prearranged date has been made with any taxi.

If I may, I would like to answer the monopoly bit again.

Mr. Rock: You are saying monopoly this time.

Mr. Hershorn: Yes, I am using the word because that seems to be the big monstrous word that everybody has against Murray Hill. I think both Dorval and West Island have agreements with certain airlines to pick up their personnel who live in the vicinity of that territory. Now, there is an example that we do not have a monopoly.

Mr. Rock: Yes, I see.

Mr. Hershorn: We do not object to it. We have no right to object to it, because we still do not, and I want to emphasize that, control or own any part of that airport. We are obliged under a licence to the federal government to provide 24-hour service in all kinds of weather...

Mr. Rock: To the passengers.

Mr. Hershorn: ...to an unknown quantity of airline traffic that can come in unexpectedly at any time.

Mr. Rock: Last night when the Committee was there we asked questions of some of your employees and while we were waiting in the front I noticed one gentleman who walked out from the entrance and waited for about five to seven minutes. He did not hail or ask for one of your vehicles. There were a few Dorval taxis passing by, but he did not hail them, and then a Lachine taxi came down and he got into that taxi.

[Interpretation]

modification de votre contrat? Ou bien feriez-vous immédiatement la demande dès que l'intention a été formulée?

M. Hershorn: Je crois qu'il serait préférable d'attendre pour faire le pont que nous arrivions là. Je crois que c'est là une question que nous faudra étudier avant de pouvoir répondre de façon appropriée, parce que nous disons, vous prenez un taxi à partir d'une municipalité autre que Montréal, et que vous demandez à ce chauffeur de taxi en question de vous amener à l'aéroport et que vous lui demandez de venir vous chercher le lendemain soir à 7 heures, il a le droit, s'il le désire, de revenir à vide, disons, tout au long du parcours de Pointe-aux-Trembles, si vous connaissez le district, soit de 13 milles, pour aller vous chercher. Il a ce droit de venir vous chercher. Vous avez pris des dispositions à l'avance pour qu'il le fasse.

Si l'on me permet, j'aimerais répondre à cette question de monopole une fois de plus.

M. Rock: C'est vous qui parlez de monopole, maintenant.

M. Hershorn: Oui, c'est l'expression que j'utilise parce que cela semble être le mot le plus monstrueux dont on accuse la *Murray Hill*. Je pense que tant Dorval que West Island ont conclu des ententes avec certaines lignes aériennes pour aller chercher leur personnel qui habite dans la région. Voilà un exemple qui montre que nous n'avons pas de monopole.

M. Rock: Oui, je vois.

M. Hershorn: On ne s'y oppose pas. Nous n'avons pas le droit de nous y opposer, parce que, et j'insiste là-dessus, nous ne contrôlons pas et nous ne possédons pas quelque chose que ce soit de cet aéroport. Nous avons le permis du gouvernement fédéral pour assurer un service de 24 heures dans toutes conditions climatiques...

M. Rock: Aux voyageurs.

M. Hershorn: ...pour une quantité inconnue de circulation aérienne qui arrive façon inattendue, à toute heure.

M. Rock: Hier soir, lorsque nous étions nous avons posé des questions à certains de vos employés. Alors que nous attendions devant, j'ai vu quelqu'un qui est sorti de l'aéroport, rogare et qui a attendu peut-être 5 à 7 minutes. Il n'a pas demandé ou arrêté l'un de vos véhicules. Il y avait quelques taxis de Dorval qui passaient mais il ne les a pas arrêtés, puis un taxi de Lachine est arrivé et le monsieur est monté dans ce taxi.

[Texte]

In other words, I believe that he called from the airport for that taxi which came down. These things do happen every so often. I am trying to find out whether a company like, say, the taxi company that exists in Lachine, Ville St. Pierre, Ville LaSalle or St. Laurent could put a direct line in the lobby in order that any person who wants any of their taxis could pick up that phone if they do not wish to use your rapid, immediate service instead of, say, looking in the phone book for the number as they can for a drive-yourself or for reservations at the hotels?

Mr. Gagnon: We cannot possibly have any objections to any policies you decide. The only right that we would have would be to underscore to you, once the policy is adopted or before, that there may be some financial consequences to them and that there may be results that you are not looking for.

Mr. Rock: But legally speaking, this would not harm, let us say, the jurisdictional legal point of view as far as that is concerned because a person could phone at any time anyone he wishes.

Mr. Gagnon: No, the only thing that might be open to discussion is the fact that when a taxi comes out of his zone, out of his municipality, to provide service, he is not subject to any authority, at the moment anyway, as far as the rates he is going to charge are concerned.

Mr. Rock: This is so even at present whether there is a direct line or not. Can you tell me the average number of trips per day your limousines make taking passengers not to, but from the airport?

Mr. Hershorn: We have that on record. We have it broken down to passengers in cars and in buses.

Mr. Rock: You have them both.

Mr. Hershorn: Oh, yes, the Department has those figures as well as the mileage.

Mr. Rock: Do you have them in your brief here?

Mr. Hershorn: No, we have not, the Department has them.

The Chairman: The same question was answered to Mr. Horner a few minutes ago.

Mr. Rock: You do not know the figures offhand, then?

[Interprétation]

En d'autres termes, je crois qu'il avait téléphoné de l'aérogare pour obtenir ce taxi qui est venu. Cela se produit assez souvent. J'essaie de savoir si une compagnie de taxis de Lachine, de Ville St-Pierre, de Ville LaSalle ou de St-Laurent, pourrait installer une ligne téléphonique directe dans la salle d'attente pour que quiconque désire avoir son taxi, puisse téléphoner, s'il ne veut pas utiliser votre service rapide et immédiat plutôt que de consulter l'annuaire, comme on téléphone pour une auto de location ou pour faire des réservations dans les hôtels?

M. Gagnon: Nous ne pouvons vraiment pas nous opposer à toute ligne de conduite que vous puissiez arrêter. Le seul droit que nous aurions serait de vous signaler, une fois cette politique adoptée, ou avant, qu'il se peut qu'il en découle des conséquences d'ordre financier et des résultats que vous ne recherchez pas.

M. Rock: Sur le plan juridique, cela ne serait pas illégal dans ce cas, car une personne peut téléphoner à n'importe qui n'importe quand.

M. Gagnon: Non, la seule chose qui pourrait faire l'objet d'une discussion est le fait que lorsqu'un taxi sort de sa zone, de sa municipalité, pour assurer un service, il n'est plus soumis à une autorité, du moins pour le moment, pour ce qui est du tarif qu'il va exiger.

M. Rock: C'est ce qu'il en est maintenant, qu'il y ait une ligne directe ou pas. Pourriez-vous me dire, en moyenne, combien de voyages par jour vos limousines font pour recueillir des passagers à l'aéroport?

M. Hershorn: Nous avons donné une telle ventilation quant au nombre de voyageurs par voiture et par autobus.

M. Rock: Vous avez les deux.

M. Hershorn: Oui, le ministère a ces renseignements, ainsi que le nombre de milles parcourus.

M. Rock: Les avez-vous dans votre mémoire ici?

M. Hershorn: Non, c'est le Ministère qui les a.

Le président: On a répondu il y a quelques instants à cette même question que M. Horner a posée.

M. Rock: Vous n'avez donc pas les chiffres en tête?

[Text]

Mr. Hershorn: No.**Mr. Rock:** I see. Is it 1,000, 2,000, or you do not...**Mr. Hershorn:** I could not say.**Mr. Rock:** You cannot tell me.**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if Mr. Rock would not mind, I would like to ask a couple of supplementaries on this direct line.**The Chairman:** No, I think this was decided, Mr. Benjamin. I will put you on the list. I believe we would waste a lot of time this afternoon if we allow supplementary questions.**Mr. Rock:** your time is nearly up.**Mr. Rock:** No.**The Chairman:** I know, it is yes.**Mr. Rock:** Very close?**The Chairman:** There is a limit of 10 minutes you have already gone over 8 minutes.**Mr. Rock:** Oh, I see, yes. Do any of the principals of your company have, say, shares or an ownership in other services like this anywhere else in North America?**Mr. Hershorn:** No.**Mr. Rock:** Do your chauffeurs have such a thing as a pocket number like taxi drivers do?**Mr. Hershorn:** No, they do not require it.**Mr. Rock:** Do they undergo any scrutiny before they can work for you by any police force as the taxi drivers are forced to undergo?**Mr. Hershorn:** They are not only scrutinized, their applications are checked before they are employed, they are given driving tests and then checked out.**Mr. Rock:** Thank you.**The Chairman:** Mr. Horner.**Mr. Horner:** Mr. Gagnon, I think in all fairness to the Committee what is really happening here is that Murray Hill is making a great defense of a sticky legal position. If you tried just as hard the other way around I think you would find room to apply a metered taxi service there. After reading on page 19 of your brief a full explanation on

[Interpretation]

M. Hershorn: Non.**M. Rock:** Je vois. C'est \$1,000, \$2,000 ou n'avez-vous pas...**M. Hershorn:** Je ne saurais vous dire.**M. Rock:** Vous ne pouvez pas nous dire.**M. Benjamin:** Monsieur le président, si M. Rock veut bien me permettre, j'aurais deux questions complémentaires sur la question de la ligne directe.**Le président:** Non, je crois que cela a été convenu, monsieur Benjamin. J'inclus votre nom sur la liste. Je crois que nous perdrons beaucoup de temps cet après-midi si l'on permettait de poser des questions complémentaires. Monsieur Rock, votre temps est presque écoulé.**M. Rock:** Non.**Le président:** C'est oui, je le sais.**M. Rock:** Presque?**Le président:** Vous avez 10 minutes au maximum de disponibles et vous avez déjà utilisé plus de 8 minutes.**M. Rock:** Oui. Je vois. Est-ce que certains de vos administrateurs ont des actions dans d'autres entreprises semblables en Amérique du Nord?**M. Hershorn:** Non.**M. Rock:** Vos chauffeurs ont-ils un numéro de permis sur carte pouvant être mise dans une poche comme les chauffeurs de taxis?**M. Hershorn:** Non, ils n'en ont pas besoin.**M. Rock:** Est-ce que la police fait enquête sur eux avant qu'ils puissent travailler pour vous tout comme on le fait pour les chauffeurs de taxi?**M. Hershorn:** Non seulement on fait une enquête mais de plus, leurs demandes sont vérifiées avant qu'on leur donne un emploi. On leur fait subir une épreuve de conduite, puis on fait enquête sur eux.**M. Rock:** Merci.**Le président:** Monsieur Horner.**M. Horner:** Monsieur Gagnon, en toute justice à l'égard du Comité, je pense que ce qui se produit ici, c'est que la *Murray Hill* défend très bien une position juridique douteuse. Si vous vous donniez autant de ruse dans l'autre sens, je crois que vous pourriez trouver de la place pour un service de taxis à taximètre. Après avoir lu à la page 19 de votre mémoire

[Texte]

how the legal situation practically prohibits you from operating a metered taxi and yet, in a sense, you say you are living up to the contract which says a metered taxi should be there, I ask you how you interpret clause 15 of the contract which in a sense says that if the airport manager designated a location and a parking lot for a metered taxi that you would pretty well have to put a metered taxi on that spot.

Mr. Gagnon: Except that I do not have any...

Mr. Horner: That is the point.

Mr. Gagnon: ...and the Department knows that.

Mr. Horner: Suppose I were the airport manager and I said, "We want a metered taxi here. I believe the traffic has grown, the city has grown and there is a need for it. I designate this parking area for a metered taxi, put one there." Is Murray Hill prepared to put one there or would you rather somebody else did it?

Mr. Gagnon: As I said, to us the decisions of the Department are its decisions.

Mr. Horner: Oh, yes.

Mr. Gagnon: Our obligation is to meet the requirements of the contract. We think that we are meeting them. If we are not there are ways and means of making sure that...

Mr. Horner: I know you are very capable. I have sat here and admired you and your capability, but the point is this Committee is going to have to recommend something to alleviate what has already proven to be a dangerous situation in Montreal. Suppose we were to recommend that the Minister of Transport discuss the whole problem with the airport manager and he says to the airport manager, "Look, a metered taxi service has to be provided, make certain there is a parking lot and metered taxis there." Is Murray Hill prepared to honour that part of their contract fully?

Mr. Gagnon: We are bound by a contract and we will abide by it.

Mr. Horner: Mr. Hershorn has indicated he would like to say something on this.

[Interprétation]

l'explication complète de la raison pour laquelle l'aspect juridique vous empêche pratiquement d'exploiter un service de taxis à taximètre, et pourtant dans un certain sens vous dites que vous respectez les dispositions du contrat qui prévoient qu'il doit y avoir ce service.

Alors, je vous demande comment vous interprétez l'article 15 du contrat qui, dans un sens, dit que si le directeur de l'aérogare désignait un emplacement et un parc de stationnement pour les taxis à taximètre, vous seriez pratiquement obligé d'avoir là en stationnement un taxi à taximètre.

M. Gagnon: Sauf que je n'en ai pas...

M. Horner: Exactement.

M. Gagnon: ...et le ministère le sait.

M. Horner: Supposons que je sois le directeur de l'aérogare et que je dise: «nous voulons des taxis à taximètre. Je pense qu'il y a de plus en plus de circulation, la ville est plus grande maintenant, le besoin se fait sentir. Je désigne ce parc de stationnement pour un taxi à taximètre, mettez-en un. La *Murray Hill* est-elle prête à le faire, ou préféreriez-vous que quelqu'un d'autre s'en charge?

M. Gagnon: Comme je vous l'ai dit, les décisions du Ministère, en ce qui nous concerne, sont ses décisions.

M. Horner: Oh, oui.

M. Gagnon: Nous devons nous conformer aux exigences du contrat. Nous croyons nous y conformer. Si tel n'est pas le cas, il y a des moyens de nous assurer que...

M. Horner: Je sais que vous êtes très compétent. J'ai assisté à la séance ici et je vous ai admiré, vous et votre brio. Seulement, ce Comité devra formuler des recommandations pour corriger une situation qui s'est révélée déjà dangereuse à Montréal. Disons que nous recommandions que le ministre des Transports étudie tout ce problème avec le directeur de l'aérogare et qu'il lui dise: «il faut assurer un service de taxis à taximètre, veillez à ce qu'il y ait un parc de stationnement des taxis à taximètre en stationnement là.» La *Murray Hill* serait-elle prête à pleinement respecter cette partie du contrat?

M. Gagnon: Nous sommes liés par un contrat et nous nous y tiendrons.

M. Horner: M. Hershorn a dit qu'il aimerait bien intervenir ici.

[Text]

Mr. Hershorn: If my understanding is correct, the Department of Transport owns and operates the airport. It is their property to do with as they wish. If they want 10 metered taxis, if they want the whole city to come in, it is their operation, it is their home. I cannot tell anybody to go into your house.

Mr. Horner: Yes, but are you prepared then to move into the metered taxi business? That is a simple question.

Mr. Hershorn: We cannot move into the metered taxi business.

Mr. Gagnon: We cannot.

Mr. Horner: Suppose by a hired group of really whiz lawyers we were able to remove all the legal difficulties tomorrow—the City of Montreal said they are prepared to get together with Dorval and Bill 75 is being discussed now in the provincial legislature—and it were possible.

Mr. Gagnon: Let me point out, first of all, that to have a permit from the City of Dorval you have to be domiciled there or you have to have your principal place of business there. The same requirements exist to set a permit from the City of St. Laurent or from the City of Montreal. Besides that in the City of Montreal there is a provision in the regulations stipulating that the owner has to be a physical person and that no more than one permit will be issued per person.

Mr. Horner: I agree that there are now legal obstacles but we are going to be sitting on this thing for two months...

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Horner: ...and suppose a bunch of lawyers get together on the City of Dorval, the City of Montreal, the Quebec Transportation Board, the whole bit, and before we bring in our recommendations all this legality is removed and the way is cleared for a metered taxi, are you then prepared to provide it?

Mr. Gagnon: We have to.

Mr. Horner: You have to and you will.

Mr. Gagnon: Under our contract we have to provide it.

Mr. Hershorn: Hold it, hold it, hold it. May I make a correction?

Mr. Horner: Yes, Mr. Hershorn.

[Interpretation]

M. Hershorn: Si je comprends bien, le ministère des Transports possède et exploite l'aéroport. Il peut en faire ce que bon leur semble. S'il veut 10 taxis à taximètre, que toute la ville y vienne, ils sont chez eux. Je ne peux dire à n'importe qui de s'installer dans votre maison.

M. Horner: Oui, mais êtes-vous prêts à exploiter une entreprise de taxis à taximètre? C'est une question simple.

M. Hershorn: Nous ne pourrions le faire.

M. Gagnon: Non.

M. Horner: Supposons qu'avec l'aide d'avocats très brillants nous puissions aplanir toutes ces difficultés juridiques—la ville de Montréal a déclaré qu'elle fait prêt à s'entendre avec Dorval et un débat sur le bill 75 est actuellement commencé à l'Assemblée Nationale—et que malgré l'aide de ces avocats cela soit impossible à faire.

M. Gagnon: Permettez-moi, tout d'abord, de vous signaler que pour avoir un permis de la ville de Dorval, il vous faut y résider, ou du moins, avoir votre entreprise principale à cet endroit. C'est la même chose pour avoir un permis des villes de St-Laurent et de Montréal. En plus, dans la ville de Montréal, il y a une disposition dans les règlements qui stipule que le propriétaire doit être une entité physique, et qu'il ne peut y avoir plus d'un permis par personne.

M. Horner: Je conviens qu'il y a des difficultés sur le plan juridique, mais nous allons nous pencher sur cette question pendant deux mois...

M. Gagnon: Oui.

M. Horner: ...supposons que des avocats se réunissent avec des représentants de la ville de Montréal, de Dorval, avec la Régie de Transports du Québec, et qu'avant de formuler des recommandations, toute cette difficulté juridique disparaisse et qu'alors on puisse avoir un taxi à taximètre, est-ce que vous êtes prêts à assurer ces services?

M. Gagnon: Nous devons le faire.

M. Horner: Vous devez le faire et vous le ferez.

M. Gagnon: En vertu de notre contrat, nous devons assurer ce service.

M. Hershorn: Un instant, s'il vous plaît. Puis-je apporter une rectification?

M. Horner: Oui, monsieur Hershorn.

[Texte]

Mr. Hershorn: I believe I explained this morning why we do not operate metered taxis.

Mr. Horner: Oh, yes, I fully understood the explanation.

Mr. Hershorn: The service would not be as efficient if we operated metered taxis as against the manner in which we now operate our service. I think I explained that this morning.

Mr. Horner: Yes, but here is the problem...

Mr. Hershorn: But your question is about metered taxis.

Mr. Horner: Here is the problem. A, we have a sticky situation here. A brief submitted yesterday, I do not know which one, referred to it as a human problem, and it is partly. I am sure you and your company are well aware of that fact. In your brief you stated in one place, 65 per cent if your roads are deadheaded and in two other places you said over 50 per cent is deadheaded. We had evidence submitted yesterday that the agreed charge, the flat-rate charge, whatever you want to call it, is 35 per cent. One brief said it is 35 per cent higher than it should be and another brief said it was 30 per cent higher than it should be. I presume that it is higher because of the deadheading. If we can eliminate the deadheading the net benefitter is the customer and maybe a few other taxi companies. That is basic economics, the way I see it.

Mr. Gagnon: It is. It is assuming a lot of things that will not occur.

Mr. Horner: Oh, I would not say that.

Mr. Gagnon: That is the problem involved. I mean about the deadheading.

Mr. Horner: You are underestimating the power of this Committee, sir.

Mr. Gagnon: Oh, I would not even dream of suggesting that.

Mr. Horner: On another question—

Mr. Gagnon: What I mean, if I may, just to complete this. When I made that remark it was in relation to the deadheading. I do not think there is any question that the deadheading would discontinue and I do not think it would affect the rates one bit and on the contrary it might even affect them adversely. Besides, the point I would like to make is that

[Interprétation]

M. Hershorn: Je pense avoir expliqué ce matin la raison pour laquelle nous n'avons pas de taxis à taximètres.

M. Horner: Oui. J'ai très bien compris votre explication.

M. Hershorn: Le service ne serait pas aussi efficace, si nous exploitions des taxis à taximètres, plutôt que d'exploiter ce que nous exploitons à l'heure actuelle. Je pense vous l'avoir expliqué ce matin.

M. Horner: Oui, mais voici le problème...

M. Hershorn: Mais votre question porte sur les taxis à taximètres.

M. Horner: Voici exactement le problème. Nous sommes ici en présence d'une situation délicate. Un mémoire a été présenté hier, quelqu'un je ne sais plus qui, a dit qu'il s'agissait d'un problème humain là et c'est partiellement exact. Je suis sûr que vous et votre compagnie êtes conscients de ceci. Vous dites, dans votre mémoire, à un endroit, que 65 p. 100 de vos voyages sont faits à vide et en deux autres endroits vous dites que plus de 50 p. 100 se font à vide. Hier, on nous a dit que le tarif forfaitaire convenu quelqu'en soit la dénomination, est de 35 p. 100. Un mémoire a dit que c'est 5 p. 100 plus élevé que ce qu'il devrait être, et un autre a dit que c'était 30 p. 100 de plus qu'il doit l'être. J'imagine que le taux est plus élevé à cause des voyages à vide. Si l'on peut éliminer ces voyages à vide, alors c'est le client qui en bénéficiera et peut-être aussi quelques autres compagnies de taxis. C'est une simple loi de l'économie à mon avis.

M. Gagnon: En effet. C'est en se basant sur l'hypothèse que bien des choses ne se produiront pas.

M. Horner: Oh, je ne suis pas de cet avis.

M. Gagnon: Voilà le problème. Je parle des voyages à vide.

M. Horner: Vous sous-évaluez les pouvoirs de ce Comité monsieur.

M. Gagnon: Oh! Loin de moi cette idée!

M. Horner: Au sujet d'une autre question...

M. Gagnon: Permettez-moi de terminer cette question. Quand j'ai fait cette observation, c'était au sujet des voyages à vide. Je ne crois pas que l'on puisse nier que cela disparaîtra et je ne crois que cela affecterait les taux. Au contraire, l'effet serait plutôt opposé. En plus, voilà une observation que je voudrais faire maintenant: nous avons déjà fait une

[Text]

we have already made a proposal, or proposals, to the Department because the big problem for the Department is how to establish a taxi stand at the airport.

Mr. Horner: When did you make these proposals to the Department?

Mr. Gagnon: Several months ago if I am not mistaken, on April 8. We have made proposals to the Department on a manner in which a taxi stand could be set up at the airport that would look after the situation because we are very conscious of the situation too. What we are underscoring to this Committee is that if you are considering the human problem that is one thing if you are considering the actual needs of the customers arriving at the airport, that is another. What we have tried to stress in these briefs is not the human problem that everybody knows but what the needs are at the airport. It seems to me that in judging how a transportation service is going to be done, what is essential is to determine what the needs of the public are.

Mr. Horner: The very fact though, Mr. Gagnon, that you have a stand by taxi firm at your beck and call defeats your whole argument; because it suggests that there is a growing need. A few years ago you did not have this and now you have. So it suggests that we are going and growing towards that direction. You defeat yourself in that very action. Now I will ask you one further question.

Mr. Gagnon: We do not want to win...

Mr. Horner: You said earlier that you have no objection to a common stand, but under the contract you would have to have proper indemnification.

Mr. Gagnon: Well, of course, if we are going to lose money through it...

Mr. Horner: All right, but in a sense you are prepared to negotiate. Suppose this Committee recommends to the government that a common stand be set up at the Dorval Airport and suppose the government says, "Well, we will have to negotiate with Murray Hill then to see whether or not we can draw up a new contract prior to this one's running out." Is your Company prepared to sit down and negotiate with the government on that basis?

Mr. Gagnon: Yes, yes, of course. There is no question about that.

[Interpretation]

proposition, des propositions, au Ministère parce que l'important problème qui se pose pour le Ministère, est d'aménager un poste de taxis à l'aérogare.

M. Horner: Quand avez-vous fait ces propositions au Ministère?

M. Gagnon: Il y a quelques mois, sans erreur, le 8 avril. Nous avons présenté des propositions au Ministère quant à la façon dont un poste de taxis pourrait être aménagé à l'aéroport pour répondre aux besoins de la cause, car nous sommes aussi vraiment conscients de cette situation.

Ce que nous signalons à votre Comité, c'est que si vous tenez compte de l'aspect humain du problème, c'est une chose mais, si vous tenez compte des besoins réels du client qui arrive à l'aéroport c'est autre chose. Ce que nous avons essayé de souligner plus particulièrement dans ces mémoires, ce n'est pas le problème humain que tout le monde connaît mais ce sont les besoins de l'aérogare. Il me semble que, en décidant comment on assurera un service de transport il est essentiel de déterminer les besoins du public.

M. Horner: Le seul fait que vous ayez une compagnie de taxis à votre disposition, à vos ordres, change toute la question parce que cela laisse entendre qu'il y a un besoin croissant à satisfaire. Il y a quelques années cette situation n'existait pas, maintenant elle est là. Donc cela laisse à penser que nous allons dans cette direction. Vous annihilez la force de votre démonstration. Maintenant, je vais vous poser une autre question.

M. Gagnon: Nous ne voulons pas gagner.

M. Horner: Vous avez dit plus tôt que vous ne vous opposiez pas à ce qu'il y ait un poste en commun, mais en vertu des dispositions du contrat, il vous faudra recevoir une indemnisation pécuniaire convenable à ce sujet.

M. Gagnon: Bien entendu, si l'on y perd de l'argent.

M. Horner: Bon, mais dans un sens, vous êtes prêts à négocier. Supposons que notre Comité recommande au gouvernement qu'un poste en commun soit aménagé à l'aéroport de Dorval et disons que le gouvernement dit: «eh bien! il faudra négocier avec la Murray Hill pour voir si nous pouvons rédiger un nouveau contrat oui ou non avant que celui en cours n'expire.» Votre compagnie est-elle prête à renégocier avec le gouvernement suivant ce principe?

M. Gagnon: Oui, évidemment. C'est indiscutable.

[Texte]

Mr. Horner: I have a few others but I will not ask them today. I want to facilitate things.

The Chairman: Mr. Trudel.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Gagnon, pourrions-nous dire que vous avez des employés qui sont d'anciens chauffeurs de taxis ?

M. Gagnon: Oh! Assurément.

M. Trudel: Est-ce que vous en avez une bonne proportion?

M. Gagnon: Oui.

M. Trudel: Maintenant, une déclaration a été faite, je ne veux pas en connaître le contenu exact, mais pourriez-vous simplement me dire si c'est une question de fait que, présentement, la Ville de Montréal a intenté des procédures contre la compagnie que vous représentez, concernant votre service?

M. Gagnon: A l'aéroport, non.

M. Trudel: Aucune à l'aéroport.

M. Gagnon: Non. La seule qui ait été faite, est celle que vous avez au dossier et où la décision est finale.

M. Trudel: C'est un jugement final qui a été rendu et on n'a pas interjeté appel, rien de cela, aucune suite n'a été donnée à l'affaire? Maintenant, hier, M. Normandin, qui, je crois, est un conseiller juridique de la Ville de Montréal, semblait assez souple il peut même faire changer les lois existantes. Je ne sais pas si vous étiez ici au moment de cette déclaration.

M. Gagnon: Non, j'ai...

M. Trudel: Vous n'étiez pas ici.

M. Gagnon: Je n'ai pas eu ce bonheur-là.

M. Trudel: Alors, vous ne pouvez faire aucun commentaire à ce sujet, si vous n'avez pas entendu sa déclaration. Quand il a témoigné, il a laissé croire au Comité, ou il a semblé vouloir dire que des villes comme Londres, Paris et New York, offraient des services qui n'étaient pas disponibles à l'aéroport international de Montréal. Est-ce que vous voudriez commenter là-dessus?

M. Gagnon: Je ne peux pas prétendre être un spécialiste sur ce qui se passe dans tous les aéroport au monde. Je suis passé par l'aéroport de Londres et je sais, par expérience,

[Interprétation]

M. Horner: J'aurais quelques autres questions à poser, mais je vais m'en tenir à cela, pour aujourd'hui. Je veux faciliter les choses.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Gagnon, would it be justifiable to say that you have among your employees former taxi drivers?

Mr. Gagnon: Surely.

Mr. Trudel: Do you have a good number of them?

Mr. Gagnon: Yes.

Mr. Trudel: There was a statement made and I do not want to know the exact contents, but only tell me whether it is a fact that at the present time the Company you represent, is involved in legal proceedings on behalf of the City of Montreal with regard to your service?

Mr. Gagnon: At the airport, no.

Mr. Trudel: Not at the airport.

Mr. Gagnon: No. The only one is the one you have in the files and in which the decision is final.

Mr. Trudel: This is a final judgment. There was no appeal? Now yesterday, Mr. Normandin, who is, I believe, the legal counsel for the City of Montreal, seemed to be rather flexible in saying that he could even have the existing laws changed. I do not know whether you were here when that was stated.

Mr. Gagnon: No, I...

Mr. Trudel: You were not here.

Mr. Gagnon: No, I did not have that pleasure.

Mr. Trudel: So you cannot comment on it if you did not hear his statement then.

When he testified he intimated to the Committee that cities like London, Paris and New York, offered services which are not available at the Montreal International Airport. Would you comment on this?

Mr. Gagnon: I cannot claim to be an expert on what happens at all the airports in the world. I have personally used the London airport. I know from experience that the availa-

[Text]

que les autobus, qui assurent le service, nous conduisent à un endroit particulier, et après cela, c'est: débrouille-toi comme tu peux! Cela veut dire des transports de bagages, parfois jusqu'à deux ou trois fois, avant d'arriver à destination. Je sais, également, qu'à New York, où je suis appelé à aller par affaires assez régulièrement, la situation n'est pas toujours celles qu'on souhaiterait ici, certainement.

Vous avez au dossier, pièce no 9, certaines documentations qui, je pense, expliquent assez clairement quelle est la situation à New York et quelle est l'évolution de la pensée, après que l'expérience a été vécue.

Ce que j'aimerais encore une fois souligner, c'est que nous ne sommes pas ici pour faire un procès aux compagnies de taxis. Ça ne nous regarde pas. Nous ne faisons que vous soumettre les faits et c'est la limite de notre intervention. Je ne voudrais pas que ce soit interprété autrement que cela.

Mr. Trudel: Non, la raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur le président, ce n'étaient pas non plus de faire le procès de qui que ce soit, c'était dans le but de savoir si, à votre connaissance, il y avait des services qui n'étaient pas disponibles dans ces aéroports-là.

Mr. Gagnon: Je serais porté à dire que c'est l'inverse.

Mr. Trudel: Bah! Autrement dit, selon vous et c'est une opinion, les services disponibles à l'aéroport de Dorval sont comparables à ceux d'autres aéroports de même importance.

Mr. Gagnon: Moi, je dirais qu'ils sont meilleurs.

Mr. Trudel: Ils sont supérieurs.

Mr. Gagnon: Et j'aimerais ajouter là-dessus, si vous me le permettez, simplement un petit aspect mais, qui est quand même assez important. Les autobus utilisés par Murray Hill sont des autobus qui, en très grand nombre, ont été dessinés précisément par Murray Hill, avec l'aide de Prévost, pour les fins de l'aéroport et conçus à cette fin. Vous allez chercher longtemps dans les aéroports internationaux avant de trouver l'équivalent.

Mr. Trudel: Est-ce qu'il y a d'autres services de limousines à Montréal, autres que Murray Hill qui opèrent, pas nécessairement à l'aéroport, dans la ville de Montréal.

Mr. Gagnon: Oui, il y a plusieurs détenteurs de permis émis par la Régie des Transports; je dirais qu'il y en a au moins une soixantaine.

[Interpretation]

ble bus service takes you to a specific centre and then after that you get along as best you can, which is to say that there were sometimes two or three baggage handlings before you reach your destination. I also know that in New York where I have to go on business rather regularly, the situation is certainly no always that we would wish for here.

On file as Exhibit No. 9, you have some documents which, I think, explain rather clearly just what the situation is in New York and what the line of their thinking is there following their experience.

Once again, what I want to point out, is that we are not here to make any case against the taxis. That does not concern us at all. We are only here to submit the facts to you and that is the limit of our intervention. I do not want it to be interpreted otherwise.

Mr. Trudel: No. The reason why I put the question, Mr. Chairman, was not to make a case against anyone whatsoever. It was to find out whether, to your knowledge, there were services which were not available in those airports.

Mr. Gagnon: I would be inclined to say that it is the reverse.

Mr. Trudel: In other words, in your opinion the services which are available at the Dorval Airport are comparable to those of other airports of similar importance.

Mr. Gagnon: I would even say they are better.

Mr. Trudel: They are superior.

Mr. Gagnon: And I would like to add, if you will allow me, just one small aspect which is of importance all the same. A great number of buses used by Murray Hill were especially designed for the airport by Murray Hill, with the help of Prévost. And you will search a long time in international airports before you find their equivalent.

Mr. Trudel: Are there any other limousine services in Montreal, besides Murray Hill operating not necessarily to the airport but in the city?

Mr. Gagnon: Yes, there are several holders of permits issued by the Quebec Transportation Board. I would say there are at least 60 of them.

[Texte]

Mr. Trudel: Est-ce que ces gens-là, à un oment donné, ont été appelés à faire des fures sur les services que vous maintenez à l'aéroport?

Mr. Gagnon: Je l'ignore. Je ne pense pas qu'ils seraient en mesure de les fournir, puisqu'ils n'ont pas l'ensemble des équipements et des possibilités pour offrir ces services-là.

Mr. Trudel: Maintenant, des mémoires qui vous ont été présentés et, à venir jusqu'à présent, il semble ressortir qu'il arrive souvent qu'il n'y ait pas de passagers lors de certains voyages entre l'aéroport et la ville. Êtes-vous au courant? Avez-vous pris connaissance des questions qui ont été envoyées à différents aéroports aux États-Unis à ce sujet?

Mr. Gagnon: Non.

Mr. Trudel: Les autres questions, monsieur le président, ont été posées. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, if Mr. Gagnon or Mr. Hershorn could tell me whether or not under the terms of the licence between you and the federal government you would be permitted to reward metered taxis or to collect from them fees for the provision of metered service at the airport?

Mr. Gagnon: If I may, there are no provisions directly bearing on that matter in the contract. There may be some provisions that could be interpreted as preventing it, because you could then possibly claim that there is a form of sublease. On the other hand, that could be argued also. In fact, as we are not discussing it, it has never been examined and it is not in the picture.

Mr. Forrestall: No. It is not within and I am not asking you this. I am just commenting in the sense that it might be a possible answer to the human problem which cannot be separated by us from the very proper way in which you have approached it, and that is the need of the travelling public.

Mr. Gagnon: You see, Mr. Forrestall, the problem is that there are, as was pointed out, something like 58 different taxi associations and they cannot even get together themselves. How can we possibly do anything to alleviate the situation.

[Interprétation]

Mr. Trudel: Have these people ever been asked to submit a tender on the services you have at the airport?

Mr. Gagnon: I do not know. I do not think they would be in a position to supply them since they do not have on the whole the equipment and the possibilities to offer this service.

Mr. Trudel: In the briefs which were presented to us, and up until now, what seems to come out of all these briefs is that vehicles often have no passengers on certain trips between the airport and the city. Are you aware of this? Have you been made aware of the questions sent to the various airports in the United States on this matter?

Mr. Gagnon: No.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the other questions have already been asked. Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Je me demande si monsieur Gagnon, ou monsieur Hershorn, pourrait me dire si, en vertu des conditions de l'entente, au sujet du permis qui existe entre vous et le gouvernement fédéral, vous auriez le droit d'indemniser les taxis, à taximètres ou de leur prélever des droits pour assurer ces services de taxis à taximètres à l'aéroport?

Mr. Gagnon: Si je pouvais. Il n'y a pas de dispositions du contrat portant directement là-dessus. Il se peut qu'il y ait des stipulations que nous pourrions interpréter comme pouvant nous en empêcher, parce qu'alors, vous pourriez peut-être prétendre qu'il s'agit d'une sorte de sous-location. D'autre part, on pourrait aussi arguer sur ce point. Mais comme on ne le fait pas on n'a jamais étudié la question et cela n'entre pas en ligne de compte.

Mr. Forrestall: Non. Ceci n'entre pas en ligne de compte. Je ne vous pose pas la question, je veux simplement dire qu'il pourrait y avoir là une solution au problème humain et qui ne peut être dissociée de la façon même dont vous avez abordé le sujet c'est-à-dire de la question des besoins du public qui voyage.

Mr. Gagnon: Comme vous le voyez, M. Forrestall, le problème est, comme nous l'avons signalé, qu'il y a quelque 58 différentes associations de taxi qui ne peuvent s'entendre entre elles. Comment pouvons-nous faire quoi que ce soit pour améliorer cette situation.

[Text]

Mr. Forrestall: I live in rural Nova Scotia, sir, so do not ask me. I wonder if I could ask Mr. Hershorn do the filed profit and loss statement and financial papers with the Department of Transport in Ottawa represent you total business or just that portion of the business which is directly attributable to your airport operations?

Mr. Hershorn: The request was only for that portion which is directed to the airport operations.

Mr. Forrestall: Fine, thank you very much.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Hershorn: Mr. Forrestall, I might add that we have been requested to send both the financial statement of our total operations and a separate breakdown of the airport operations. We sent both.

Mr. Forrestall: But that is not necessarily required.

Mr. Hershorn: The first request was for a breakdown on the airport operations itself.

Mr. Forrestall: That is required and the other one is requested.

Mr. Hershorn: Requested and we sent it.

Mr. Forrestall: Fine.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Hershorn I think you may have seen the brief that was submitted the other day which made reference to or a suggestion that possibly the answer to this problem might be the establishment in the downtown area of an air passenger terminus where deliveries from the airport of passengers would be made to this terminus and from this point the passengers could then take whatever means of transportation home they wished. Do you think that...

Mr. Gagnon: Where is the telegram? If I may, we have filed as Exhibit 9 with the brief, a communication out of New York.

Mr. Skoreyko: Yes, I read that.

Mr. Gagnon: You also have a telegram that we received since which explains what the problems are in instigating a central and we are of exactly the same opinion.

[Interpretation]

M. Forrestall: J'habite dans les campagnes de Nouvelle-Écosse monsieur. Alors, je me demande si je pouvais demander à M. Hershorn si le bilan, profits et pertes, et les autres documents financiers déposés auprès du ministère des Transports à Ottawa, représentaient toute cette partie de votre affaire qui est directement rattachée à votre exploitation de l'aéroport?

M. Hershorn: La demande ne concernait que cette partie qui est directement en rapport avec les opérations de l'aérogare.

M. Forrestall: Bien. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Hershorn: Monsieur Forrestall, je pourrais ajouter qu'on nous a demandé tout à fait d'envoyer un état financier de l'ensemble de nos opérations et une autre ventilation de nos opérations de l'aérogare. Nous les avons envoyés tous les deux.

M. Forrestall: Mais ceci n'est pas demandé nécessairement.

M. Hershorn: La première demande était pour une ventilation des opérations de l'aéroport lui-même.

M. Forrestall: On en a besoin et l'autre est demandée.

M. Hershorn: C'est juste. Et nous avons fait parvenir ces renseignements.

M. Forrestall: Bien.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur Hershorn, je pense que vous avez peut-être vu le mémoire présenté l'autre jour, qui parlait de nous présenter peut-être une suggestion au sujet de l'établissement dans le centre-ville d'un terminus d'aéroport pour les voyageurs qui seraient peut-être une solution au problème (l'on pourrait acheminer les voyageurs, et alors là les voyageurs pourraient prendre le moyen de transport de leur choix, jusqu'à leur destination définitive. Vous pensez que...)

M. Gagnon: Où est le télégramme. Si vous le permettez nous avons déposé comme pièce jointe n° 9 avec le mémoire une communication qui nous vient de New York.

M. Skoreyko: Oui, je l'ai lue.

M. Gagnon: Il y a aussi un télégramme que nous avons reçu depuis et qui nous explique les problèmes qui se posent au sujet de l'installation d'un centre et nous sommes d'un même avis.

[Texte]

Mr. Skoreyko: Mr. Gagnon, I do not think that you were here at the time but I am sure that Mr. Hershorn was here when I pointed out the difficulties in the east and west terminus in New York City. I realize that. I was there a year ago or so and I realize the difficulties. It is a bottleneck sort of thing.

Mr. Gagnon: I would like to point out furthermore that in the hotels that are the terminus at the moment, there are specific waiting rooms available to any passenger who wishes to take the regular service.

Mr. Skoreyko: So then I gather you feel that the terminus would not be the solution to the problem.

Mr. Gagnon: We have five instead of one.

Mr. Skoreyko: Yes, I see. Excepting that we do not offer, as these people suggest, a customs facility, luggage, ticketing, telecommunications.

Mr. Hershorn: Oh well, they have not got that in New York.

Mr. Skoreyko: They have not got that in New York either.

Mr. Hershorn: Also New York has not a 15-minute service.

Mr. Skoreyko: Yes, I see.

Mr. Hershorn: We, in Montreal, and I believe Toronto—I do not know about the other airports—offer a 15-minute service to and from the airport at the regular \$1.75 fare. If you will read the article on New York, since they have asked the bus operators to pick up and drop off at the various hotels there is an extra charge to the passengers of \$1 for that drop-off ticket and we do not have any extra charge for the service.

Mr. Skoreyko: Thank you. Now I wonder, Mr. Gagnon if I may have just a brief comment. I am not going to take my ten minutes, Mr. Chairman, I just have a question or two. Much has been said during the last three days of deliberations over the establishment of a common stand and most everybody who has presented a brief has to some extent agreed that this might be a solution to the existing problem.

I wonder again what your views are with regard to a common stand and whether it would really solve the problem? Or, would you find a situation where for the first month

[Interprétation]

M. Skoreyko: Monsieur Gagnon, je ne crois pas que vous étiez là alors, mais je suis sûr que M. Hershorn y était lorsque j'ai signalé les difficultés au terminus est et au terminus ouest de New York. Je m'en rends compte, j'y suis allé il y a un an et je me rends compte des difficultés. Et c'est un embouteillage, en quelque sorte.

M. Gagnon: Oui. Je voudrais aussi vous signaler que dans les hôtels qui servent de terminus en ce moment, il y a des salles d'attente spéciales mises à la disposition de tout voyageur qui veut utiliser ce service régulier.

M. Skoreyko: Alors, j'en conclus que vous êtes d'avis qu'un terminus serait inutile, ce ne serait pas la solution.

M. Gagnon: Nous en avons 5 plutôt qu'un.

M. Skoreyko: Oui, je vois. La seule différence, c'est qu'on offre pas, comme le proposent ces personnes, de service de douanes, de bagages, de billets, de télécommunication.

M. Hershorn: Oui mais ils n'ont pas cela à New York.

M. Skoreyko: Ils n'ont pas cela non plus à New York.

M. Hershorn: Et New York n'a pas un service toutes les 15 minutes.

M. Skoreyko: Oui, je vois.

M. Hershorn: Nous, à Montréal, et je crois aussi à Toronto, je ne sais pas ce qu'il en est pour les autres aéroports, nous avons un service toute les 15 minutes à destination et en provenance de l'aéroport, pour un prix de \$1.75. Si vous y lisez l'article portant sur le service à New York, depuis qu'ils ont demandé aux chauffeurs d'autobus de recueillir et de déposer les voyageurs aux différents hôtels, il y a un tarif additionnel d'un dollar pour le client, pour ce service alors que nous ne le faisons pas payer.

M. Skoreyko: Je vous remercie. Maintenant je me demande, monsieur Gagnon, si je peux présenter une brève observation. Je ne prendrai pas mes 10 minutes, monsieur le président. Je n'ai rien qu'une question ou deux à poser. On a beaucoup parlé, au cours des trois derniers jours de délibération de l'établissement d'un poste en commun. La plupart de ceux qui ont présenté un mémoire ont dans une certaine mesure, conclu que cela pourrait apporter une solution au problème actuel. Une fois de plus, je me demande ce que vous pensez d'un poste en commun et si cela résoudreait vraiment le problème, ou préféreriez-

[Text]

or so you might have your entire parking lot loaded with taxis and too few passengers and ultimately end up with no cabs at all. Do you believe this could happen or what is your feeling on the common stand? You did not elaborate on it and I would like to know how you feel.

Mr. Hershorn: I will try and speak on behalf of the taxi driver who, first of all, has to make an investment in leasing the car before he has the use of it. I will try and picture the situation if it was an open stand to everybody. This is an imaginary picture. Supposing, as this gentleman remarked, that all legal barriers were removed and that everybody could come into the airport.

Somone said that we could put 1,000 cars at the disposal of the airport. I would like to see any taxi driver in his right mind sitting at the back of the line and waiting finally to get up to what they call the "gun", in taxi jargon, being asked to take a load to Dorval station for \$1, then having to come back, at which time there is another 50 cars waiting in line. I could just picture how long that would last. He would have to be out of his mind. He could not make a living. That is the imaginary picture that I believe you want to...

Mr. Horner: No, no, that is not exactly what I imagined at all.

Mr. Hershorn: Then I misunderstood you. I drew an imaginary picture of what would happen if all the taxis were permitted to come in—not only those who bring passengers into the airport but those in the surrounding areas that have nothing to do and decide to go to the airport. There might be 50, 100 or 500 and they would have to sit there two, three or four hours during the night for late flights, or sit there all night in case a flight does come in. A flight might come in with only six passengers. It will not be long before he realizes he cannot afford that kind of luxury.

Mr. Skoreyko: Mr. Hershorn, thank you for your comments.

Mr. Gagnon: May I add that that covers the human aspect. There is also the service to the public, and we always come back to the problem that there would not necessarily be available a taxi authorized to take the person to the destination he wishes to go to.

You may have a taxi from Montreal there which might be in a position to take back somebody to Montreal but would have no authority to go to Baie d'Urfe or to Dorion.

[Interpretation]

vous voir pendant le premier mois ou environ tout votre parc de stationnement encombré de taxis et trop peu de voyageurs pour à la fin vous trouver sans taxis du tout. Croyez-vous que cela pourrait se produire ou que pensez-vous d'un poste en commun? Vous ne vous êtes pas tellement expliqué à ce sujet et je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. Hershorn: Je vais essayer de parler au nom des chauffeurs de taxis qui, d'abord, doivent faire un investissement pour la location de la voiture avant de pouvoir en faire usage. Imaginons ce qui arriverait si c'était un poste en commun. C'est là une simple hypothèse. Supposons que toutes les barrières juridiques disparaissaient et que tout le monde pouvait venir à l'aéroport.

Quelqu'un a dit qu'on pourrait mettre 1,000 voitures à la disposition de l'aéroport. Je voudrais bien voir un taxi faire la queue et attendre qu'il arrive en tête de file et qu'on lui demande d'amener un voyageur à la station de Dorval pour \$1 et qu'il revienne ensuite se mettre en file derrière 50 autres voitures. Cette situation ne durerait pas longtemps. Il serait cinglé. Il ne pourrait vraiment pas gagner sa vie. C'est là je crois l'image que vous voulez vous faire...

M. Horner: Non, non, ce n'est pas tout à fait ce à quoi je pensais.

M. Hershorn: Je n'ai donc pas compris. J'essayais d'imaginer ce qui pourrait se produire si tous les taxis avaient l'autorisation de venir à l'aéroport, non seulement les taxis des régions environnantes qui n'auraient rien à faire et qui décideraient d'y venir. Il pourrait y avoir 50, 100 ou 500 qui devraient faire la queue pendant deux, trois ou quatre heures à attendre les vols tardifs ou attendre toute la nuit au cas où des vols arriveraient. Un vol pourrait amener seulement 6 voyageurs. Il ne lui faudra pas tellement de temps pour se rendre compte qu'il ne peut pas se permettre une telle vie.

M. Skoreyko: Monsieur Hershorn, je vous remercie beaucoup.

M. Gagnon: Cela tient compte de l'aspect humain. Il y a aussi le service au public et on revient toujours à ce problème qu'il n'y aura pas nécessairement un taxi de disponible qui soit autorisé à amener la personne à la destination où elle désire aller.

Il pourrait y avoir un taxi de Montréal qui serait en mesure de ramener quelqu'un à Montréal mais qui ne pourrait pas aller à Baie d'Urfé ou à Dorion. S'il ne s'y trouve pas

[Texte]

So that if there happens to be no taxi from Dorion waiting there at that moment that passenger has absolutely no way of getting home.

I am not sure that it is a solution. It may fit everybody's sentiment but it is not necessarily correct in terms of need.

Mr. Hershorn: If I may interject, I think the best answer to that would be the fact that in New York City, with all its taxis, it is difficult to get a taxi to take you to the airport, especially during rush hours or inclement weather because they do not like waiting out there an hour or so for flights coming in—and that is a much busier airport and has more frequent flights than Montreal.

Mr. Skoreyko: Mr. Hershorn, assuming that these obstacles that we have talked about in the last hour, the conglomerate of municipalities and the legality of licenses, can be overcome—you feel that a common stand may run into difficulties very very quickly—and assuming that the Department of Transport insists that there be a metered taxi service, do you then suggest that the wise thing for the Department of Transport to consider would be some firm or firms who are able to provide an adequate number of automobiles to provide a perfectly controlled service such as yours, only in the metered taxi area.

Mr. Gagnon: What we suggested was that the matter be referred to an administrative tribunal so that the decision could be taken within a judicial and administrative framework, which would result in a tailored decision to the case after hearing witnesses and going into all the intricate details of the service.

Mr. Skoreyko: The only problem there, Mr. Gagnon, of course is that once you start talking about tribunals you get into politics and we like to stay out of that.

Mr. Hershorn: If I may add a word about making arrangements with a responsible taxi company, I do not know any responsible taxi companies as such—they are all associations.

Mr. Skoreyko: You are in fact saying...

Mr. Hershorn: ...there is no taxi company as such in Montreal...

Mr. Skoreyko: ...that would own outright sufficient cars to provide that kind of service at Dorval.

[Interprétation]

de taxis de Dorion, ce voyageur ne peut rentrer chez lui.

Je ne crois pas que ce serait une solution; cela peut sembler clair, mais ce n'est pas nécessairement juste lorsqu'il s'agit de besoins.

M. Hershorn: Je trouve que la meilleure réponse serait le fait qu'à New York, avec tous ses taxis, il est difficile d'avoir un taxi pour nous conduire à l'aéroport, surtout aux heures de pointe ou quand il fait mauvais, parce qu'ils n'aiment pas avoir à attendre une heure à l'aéroport pour l'arrivée des vols, et cet aéroport est beaucoup plus achalandé que celui de Montréal.

M. Skoreyko: Monsieur Hershorn, si tous ces obstacles dont nous avons parlé au cours de la dernière heure, soit l'agglomération de municipalités et l'aspect juridique des permis, c'est-à-dire si toutes ces difficultés étaient surmontées, vous croyez qu'un poste en commun présenterait des difficultés très rapidement. Si le ministère des Transports insistait pour qu'il y ait un service de taxis munis de compteurs, diriez-vous que ce qui serait sage pour le ministère des Transports serait de songer à une ou des compagnies qui seraient en mesure de fournir un service adéquat et contrôlé de taxis munis de compteurs, comme le vôtre, mais seulement pour ce qui est des taxis munis de compteurs?

M. Gagnon: Nous avons proposé que la question soit déferée à un tribunal administratif pour que la décision puisse être prise dans le cadre juridique et administratif résultant des témoignages et des exigences précises des divers aspects du service.

M. Skoreyko: Le problème, monsieur Gagnon, c'est qu'une fois que vous parlez de tribunal, vous entrez dans la politique et nous préférons laisser ce sujet de côté.

M. Hershorn: J'aimerais ajouter quelque chose. Pour ce qui est de prendre des dispositions avec une compagnie de taxis responsable, je ne connais pas de compagnies de taxis responsables comme telles. Il s'agit d'associations.

M. Skoreyko: Vous vous trouvez à dire...

M. Hershorn: ...il n'y a pas de compagnies de taxis comme telles à Montréal...

M. Skoreyko: ...qui posséderaient suffisamment de voitures pour assurer ce genre de service à Dorval.

[Text]

Mr. Hershorn: That is right. No one taxi company as such, they all belong to associations where they get a telephone and stand service, for which they pay a fee. And no one has control over that particular driver because, as was mentioned by one of the taxi association, they have some drivers who work only one day or night a week, or three days. They come and go as they wish and there is no control. That must be studied very carefully because, in my opinion, the main issue is still service to the travelling incoming passengers at the airport, a guarantee of 24 hours in all kinds of weather—and that must be considered.

Mr. Skoreyko: I see what you mean. You are getting into the wage problem again: the fellow is working for himself.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: You suggested a while ago that there had been some consideration given for a proposed taxi stand. Was there a request from the DOT for some suggestion on the part of your company?

Mr. Gagnon: As you know, this problem has been going on for some time.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Gagnon: Everybody has been looking for ways out of it because, obviously, although we are not responsible for the difficulties we are getting on occasion the practical results thereof. So that everybody has been trying to find some way that would ensure proper service at the airport and finally we came up with a proposal that we made.

Mr. Skoberg: A quick answer to my question. Did the DOT request your association to make suggestions to them in so far as a common stand is concerned?

Mr. Hershorn: Yes.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea of what your proposal was.

Mr. Gagnon: It was in writing.

Mr. Hershorn: It was in writing.

Mr. Gagnon: I would refer you to the Department.

Mr. Hershorn: We were asked to make a study, we have made a study and we came up

[Interpretation]

M. Hershorn: C'est juste. Il n'y a pas une seule compagnie de taxis comme telle. Elles appartiennent toutes à des associations où on a un service de téléphone et un poste pour lesquels on paie une cotisation. Il n'y a pas de contrôle auprès d'un chauffeur particulier parce que, comme une association de taxis l'a dit, il y a certains chauffeurs qui travaillent un jour ou un soir par semaine ou trois jours. Ils viennent et vont à leur gré et il n'y a pas de contrôle. Il faut étudier la question soigneusement parce qu'à mon avis, il s'agit surtout d'un service au public voyageur qui arrive à l'aéroport, c'est-à-dire garantir un service de 24 heures en tout temps. C'est ce qu'il faut considérer.

M. Skoreyko: Je comprends. Vous revenez à la question des salaires: le chauffeur travaille pour lui-même.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Vous avez proposé il y a un instant que l'on avait songé à un poste de taxis. Est-ce que le Ministère des Transports vous a demandé des suggestions?

M. Gagnon: Comme vous le savez, ce problème se poursuit déjà depuis un bon moment.

M. Skoberg: Oui.

M. Gagnon: Tout le monde se trouve un moyen de s'en sortir parce que, de toute évidence, bien que nous ne soyons pas responsables des difficultés, nous en éprouvons à l'occasion les résultats pratiques. Tout le monde a essayé de trouver un moyen d'assurer un service approprié à l'aérogare et, enfin, nous avons formulé une proposition.

M. Skoberg: Réponse rapide à ma question. Est-ce que le ministère des Transports vous a demandé de leur faire des suggestions pour ce qui est d'un poste en commun?

M. Hershorn: Oui.

M. Horner: Est-ce qu'on peut vous demander quelle était votre proposition?

M. Gagnon: Ça s'est fait par écrit.

M. Hershorn: Ça s'est fait par écrit.

M. Gagnon: Je vous demanderais de consulter le Ministère.

M. Hershorn: On nous a demandé d'étudier la question; c'est ce que nous avons fait.

Texte]

with a proposal. It is up to the Committee to see that proposal.

Mr. Skoberg: Yes, I am sure we will have the DOT before us when we get back to Ottawa. In fact it will be a necessity.

Mr. Chairman, the wire from New York addressed to your Association is now recognized as Exhibit 9. I would like to suggest that the Chairman obtain information from the Board of Estimate of New York as to whether taxis in New York were in fact incapable of guaranteeing available taxis at the airport during the various times suggested. Our original report here does not really confirm what this most recent information is about and, if it is agreeable, I would just like to leave that thought with the Chairman.

Mr. Hershorn: Would you mind repeating the question please?

Mr. Skoberg: The question is to the Chairman.

The Chairman: The question was put to me, Mr. Hershorn.

Mr. Skoberg: That is all I have.

Mr. Hershorn: Yes, Mr. Carey can come and testify, but Carey Cadillac Renting Co. does not operate metered taxis.

Mr. Skoberg: I think you have misunderstood me.

The Chairman: He wants information and he was asking me if I could get that information.

Mr. Hershorn: Yes, Mr. Carey would be very glad to come down.

Mr. Skoberg: Would you ask the Committee, Mr. Chairman, if that is satisfactory. I think this should be clarified.

The Chairman: Is that agreed to by the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On Exhibit 3, Mr. Gagnon, your scheduled services—that is this every 5 minute service—you list eight stops. Are those scheduled stops or are they only made if there are passengers to be put on or taken off.

Mr. Gagnon: Scheduled stops.

[Interprétation]

nous avons formulé une proposition. C'est donc à votre Comité d'étudier cette proposition.

M. Skoberg: Je suis sûr que nous assignerons le ministère des Transports comme témoin, de retour à Ottawa. Ce sera même nécessaire.

Monsieur le président, le télégramme de New York adressé à votre association a été inscrit comme pièce à l'appui n° 9. Je voudrais proposer que le président obtienne des renseignements de la Commission de New York pour savoir si les taxis de New York étaient incapables d'assurer les services à l'aéroport aux heures mentionnés. Notre premier rapport ici ne précise pas ces derniers renseignements. J'aimerais que le président y pense.

M. Hershorn: Voudriez-vous répéter la question s'il vous plaît?

M. Skoberg: La question est adressée au président.

Le président: C'est à moi que la question était adressée, monsieur Hershorn.

M. Skoberg: C'est tout.

M. Hershorn: Oui, M. Carey peut venir témoigner, mais Carey Cadillac Renting Co. n'a pas de taxis munis de compteurs.

M. Skoberg: Je crois que vous ne m'avez pas compris.

Le président: Il veut obtenir des renseignements et il me demande si je peux obtenir ces renseignements.

M. Hershorn: M. Carey se fera un plaisir de venir.

M. Skoberg: Pourriez-vous demander aux membres du Comité, monsieur le président, s'ils sont d'accord? Je pense qu'on devrait préciser ce point.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: La pièce à l'appui n° 3 c'est votre horaire des services, vous avez un service tous les quinze minutes et huit arrêts. Est-ce qu'ils sont faits régulièrement ou est-ce que vous les faites seulement si vous avez des passagers?

M. Gagnon: Ce sont des arrêts réguliers.

[Text]

Mr. Benjamin: Scheduled stops.

Mr. Gagnon: And they operate whether there are passengers or not.

Mr. Benjamin: I would like to get into this line telephone service again, further to some of the matters that have been raised earlier, and lead into it by asking if you can tell me how many minutes travelling time are involved from the closest point in the City of Montreal jurisdiction to the airport?

Mr. Hershorn: It is six and a half miles, I would say about 10 minutes.

Mr. Benjamin: The closest westerly boundary of the...

Mr. Hershorn: That would be our Côte de Liesse run.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Hershorn: And that would be right to the traffic circle.

Mr. Benjamin: So that if a Montreal city taxi firm got a stand as close as it possibly could to the airport it would be six miles and ten or twelve minutes running time.

Mr. Hershorn: Yes. You must not overlook the question of permits from the Quebec Transportation Board.

Mr. Benjamin: No, I am thinking of a metered taxi company in Montreal who wanted to be operating as close as possible to the airport in order to cut down the length of dead-head travel.

Is there anything in the by-laws, Mr. Gagnon, of the municipality of Dorval, for example, that would prevent a Montreal taxi firm from having a facility, a stand, a vacant lot or whatever in the municipality of Dorval for the purposes of serving the airport.

The Chairman: Mr. Benjamin, I do not think that question should be put to Mr. Hershorn.

Mr. Gagnon: It could be put to me.

The Chairman: To the Lasalle council or the City of Dorval, but not to Mr. Hershorn.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, with respect, sir, we have already been into by-laws on a dozen different municipalities with Mr. Gagnon. I am just trying to find out if there were direct-line telephone service at the airport with radio equipped metered cabs could I have 10 of my cabs just driving around the

[Interpretation]

M. Benjamin: Des arrêts réguliers.

M. Gagnon: Et ils sont faits, qu'il y ait des passagers ou non.

M. Benjamin: J'aimerais bien maintenant discuter de la ligne de téléphone, question qui a été soulevée plus tôt, et je vous demandais si vous pouvez me dire combien il y a de minutes de trajet à partir de l'endroit le plus rapproché de la ville de Montréal jusqu'à l'aéroport?

M. Hershorn: Il s'agit de six milles et demie. Je dirais environ dix minutes.

M. Benjamin: La limite ouest la plus rapprochée de...

M. Hershorn: C'est notre trajet de la Côte de Liesse.

M. Benjamin: Je vois.

M. Hershorn: Jusqu'au rond-point.

M. Benjamin: De sorte que, si une compagnie de taxis de la ville de Montréal voulait avoir un arrêt le plus rapproché possible de l'aéroport, il serait à six milles et à dix ou douze minutes de trajet.

M. Hershorn: Oui, mais il ne faut pas oublier non plus la question des permis de la Régie des transports du Québec.

M. Benjamin: Non, je songeais tout simplement à une compagnie de taxis munis de compteurs de Montréal qui voudrait avoir un point de départ qui serait le plus rapproché de l'aéroport pour éviter les voyages à vide.

Est-ce que je pourrais demander s'il y a quoi que ce soit dans les Règlements administratifs de la ville de Dorval, par exemple, qui empêcherait un taxi de Montréal d'avoir des installations, un poste, un terrain quelconque dans la municipalité de Dorval pour desservir l'aéroport.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne crois pas que vous devriez poser cette question à M. Hershorn.

M. Gagnon: Elle pourrait m'être posée.

Le président: Au conseil de Lasalle ou à la ville de Dorval, mais pas à M. Hershorn.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons déjà discuté des règlements d'une douzaine de municipalités avec M. Gagnon. J'aimerais tout simplement savoir s'il y avait un service téléphonique direct à l'aéroport avec des taxis munis de radio. Si j'avais, disons 10 taxis, pourraient-ils faire le tour de l'aéroport?

[Texte]

airport—not picking up traffic, not soliciting business but waiting for a call on the radio to whip into the airport.

Mr. Gagnon: The question of cruising of course comes into play. The ordinance of the city, which I have already read, states:

No person shall operate a taxi-cab or automobile for hire within the limits... without having previously obtained a permit from the City Council.

The only case where someone can operate according to the jurisprudence in this province is when he has been called and the trip is to return to the municipality he originates from, because then it is considered as one trip originating in his municipality—and it is the only reason that he is entitled to do so. But he is certainly not entitled to wait within the city limits for a call and he is certainly not entitled to wait at any taxi stand for a passenger, because then he is operating a taxi-cab in contravention of paragraph (a).

Mr. Benjamin: Even though that passenger is not being delivered in that city—he wants a destination other than that city?

Mr. Gagnon: Even so.

The Chairman: Gentlemen, this ends the question period for Murray Hill Limousine Service Ltd. and I want to thank Mr. Gagnon and the other witnesses for appearing before the Committee today.

Mr. Gagnon: Thank you very much, Mr. Chairman and members of the Committee.

Mr. Hershorn: If I may say a word, Mr. Chairman, I hope that this clears up any misunderstanding by all these taxi associations. We are not responsible for their not coming into the airport, and I would like that clearly understood. We are always blamed for it. Thank you.

The Chairman: Before we go any further I would like a motion that the brief submitted by Murray Hill Limousine Service Ltd. be printed as an appendix to today's Minutes of Proceedings and Evidence with certain restrictions. I say this because there are a few items that will have to be removed from the report. I refer to the price table by Lasalle and Diamond taxi and the Dorval by-law. I would ask that you allow me to remove those things.

Mr. Forrestall: Why does it have to come out, Mr. Chairman?

[Interprétation]

port, sans solliciter de clients, mais attendant tout simplement un appel pour se précipiter à l'aéroport.

M. Gagnon: La question des voyages en maraude relève évidemment de l'ordonnance de la ville que j'ai déjà lue et qui dit:

Personne ne devra exploiter le commerce du taxi ou auto de louage dans les limites sans avoir préalablement obtenu un permis du Conseil à cette fin.

Le seul cas où on peut le faire selon la jurisprudence dans cette province c'est lorsqu'on a été appelé et que le voyage doit le ramener à la municipalité d'où il vient. On considère alors qu'il s'agit d'un voyage dont l'origine et la destination se trouvent dans sa municipalité, mais il n'a certainement pas le droit d'attendre dans les limites de la ville un appel qui lui viendrait, et il n'a certainement pas le droit d'attendre à un poste de taxi pour obtenir un client. Il contreviendrait alors aux dispositions du paragraphe (a).

M. Benjamin: Même si le passager ne doit pas être envoyé à cette ville, s'il veut aller à un endroit autre que la ville?

M. Gagnon: Même dans ce cas-là.

Le président: Messieurs, ceci termine la période de questions pour la *Murray Hill Limousine Service Ltd.* et je voudrais remercier M. Gagnon et les autres témoins d'être venus témoigner devant ce Comité aujourd'hui.

M. Gagnon: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous remercie beaucoup.

M. Hershorn: Si vous me permettez de dire un mot, monsieur le président, j'espère que ceci a éclairci les malentendus avec les associations de taxis. Nous ne sommes pas responsables du fait qu'ils n'ont pas le droit d'entrer à l'aéroport. Nous en recevons toujours le blâme. Merci.

Le président: Avant de procéder, j'aimerais bien obtenir une motion proposant que le mémoire de la Murray Hill soit imprimé en annexe aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui, avec certaines restrictions, car il y a certaines choses dans le rapport qui devraient être enlevées. Je parle du tarif des taxis *Diamond* et *Lasalle* ainsi que le règlement administratif de la Ville de Dorval. J'aimerais qu'on me permette d'enlever ces choses.

M. Forrestall: Pourquoi, monsieur le président?

[Text]

The Chairman: Because I am not authorized by the City of Dorval, Lasalle or Diamond taxi to have such things printed with the report of Murray Hill.

Mr. Skoreyko: They would not give you that authority?

The Chairman: No, I do not have that authority.

Mr. Skoreyko: Could you get that authority? Perhaps it is not necessary.

The Chairman: Agreed?

Mr. Benjamin: I so move.
Motion agreed to.

The Chairman: Our next witness...

J'inviterais maintenant M. Lucien Tremblay, président de la Fédération canadienne des associations indépendantes, M. Guy Vincent, président de l'Association des chauffeurs de l'industrie du taxi, et M. François Aquin, leur avocat.

Je demanderais à M. Claude Béland, de venir ici en avant, s'il vous plaît.

M. Tremblay va nous donner un résumé de son mémoire. Est-ce que tous les membres ont reçu une copie du mémoire?

Does everyone have a copy of the brief of the Fédération canadienne des Associations Indépendantes?

Monsieur Tremblay, si vous voulez nous donner un résumé de votre mémoire.

M. Lucien Tremblay (Président de la Fédération canadienne des associations indépendantes): Monsieur le président, messieurs, la première page est tout simplement un exposé pour attirer l'attention des honorables membres du Comité sur la situation des chauffeurs de taxis et de l'industrie du taxi à Montréal et les environs. A la page 1, vous trouverez les caractéristiques de notre demande; nous faisons également allusion à l'assurance qui est nécessaire. Il y a aussi le problème de l'aéroport; nous transposons ce problème au centre-ville de Montréal, parce que si c'est une question d'aller, c'est également une question de retour.

Nous désirons attirer votre attention sur le fait que la majeure partie des associations de chauffeurs de taxis qui existaient à Montréal se sont fusionnées de façon à n'en former qu'une. On s'est affilié à un corps central qui devient maintenant un porte-parole valable pour plus de 5,000 chauffeurs de taxi dans le moment, et peut-être même 6,000 ou 7,000.

Je crois qu'il serait peut-être nécessaire de simplement lire nos recommandations.

[Interpretation]

Le président: C'est parce que la Ville de Dorval et les taxis Lasalle et Diamond ne m'ont pas autorisé à les imprimer avec le rapport de Murray Hill.

M. Skoreyko: Ils ne vous y ont pas autorisé?

Le président: Non, je n'ai pas reçu l'autorisation.

M. Skoreyko: Pourriez-vous l'obtenir? Peut-être n'est-elle pas nécessaire?

Le président: D'accord?

M. Benjamin: Je le propose.
Motion acceptée.

Le président: Notre prochain témoin...

I will now call on Mr. Lucien Tremblay who is President of the Canadian Federation of Independent Associations, and I would also call on Mr. Guy Vincent, President of the Association of Taxi Industry Drivers, and Mr. François Aquin, their legal counsel.

I would ask Mr. Claude Béland to come forward, please.

Mr. Tremblay is going to sum up his brief. Have all members received a copy of the brief?

Vous avez tous une copie du mémoire de la Fédération canadienne des associations indépendantes?

Mr. Tremblay, you have the floor if you want to sum up your brief.

Mr. Lucien Tremblay (President, Fédération canadienne des associations indépendantes): Mr. Chairman, gentlemen, the first page is simply a statement to draw the attention of the honourable members of the Committee to the situation of taxi drivers and of this industry here in Montreal and in the surrounding area. Page 1, you will find the characteristics of our request. We also make reference to the insurance which is necessary. There is the problem at the airport, and this problem we transpose to the centre of the City of Montreal because if it is a question of getting there, it is also a question of coming back.

We wish to draw your attention to the fact that the greater part of the taxi drivers associations which existed in Montreal amalgamated to form one group which affiliated to a central body and now becomes the valid spokesman for over 5,000 taxi drivers at present, and perhaps even 6,000 or 7,000.

I think it might perhaps be necessary to read only our recommendation.

[Texte]

1. Un poste en commun pour l'usage de tous les taxis de Montréal à l'aéroport international de Dorval, à la Gare centrale et aux ports nationaux.

2. Le dôme universel sur tous les autos-taxis de façon à ce qu'aucun privilège particulier ne soit accordé à une compagnie ou à une association particulière.

3. Si l'on requiert le service d'autobus, qu'on fasse appel à la Commission des transports de Montréal. Advenant un déficit de cette organisation, ce sont les contribuables de la province qui seront appelés à en défrayer le coût. De ce fait, les profits relevés de ce service élimineront du même coup un fardeau déjà trop lourd pour les contribuables en permettant à la C.T.M. de ramasser, à son tour, une «part du gâteau».

4. Les voyageurs désireux de se servir d'une limousine particulière, pourront le faire à loisir en réservant les services de la Murray Hill Taxi Limousine qui, bien entendu, ne servirait que lorsque requis à cet effet donnant aux chauffeurs de taxi et aux autobus de la C.T.M. prépondérance dans le service de transport aller-retour à l'aéroport ou de l'aéroport à Montréal.

Nous demandons également qu'aux hôtels et au centre-ville, un service similaire soit inauguré de façon à ce que les passagers puissent se rendre à l'aéroport et de l'aéroport, retourner à leur endroit respectif.

Comme conclusion, nous désirons:

A) Décongestionner l'aéroport international de Dorval, les hôtels, le centre-ville.

B) Distribuer d'une façon adéquate la possibilité de gains à tous les chauffeurs de taxi à dôme universel, sans parti pris pour une compagnie quelle qu'elle soit ou pour un organisme quel qu'il soit.

C) Donner au public voyageur un service courtois, rapide, efficace et uniforme dont les tarifs sont basés d'après le taximètre et non un service à taux fixe plus ou moins aléatoire.

Malheureusement, nous n'avons pas préparé de tableaux des tarifs.

Notre procureur, M. François Aquin, est à la disposition des membres de votre Comité, si vous en exprimez le désir. Et M. Guy Vincent, président de l'Association des chauffeurs de l'industrie du taxi, qui s'y connaît bien dans le domaine du taxi, sera à votre disposition pour répondre à toutes les questions pertinentes à ce mémoire.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Trudel.

[Interprétation]

Number 1, a common stand, for the use of all taxis in Montreal at the Dorval International Airport, the Central Station and the National Harbours.

Number 2, the universal dome on all taxis so that no special privilege will be granted to one company or to a particular association.

Number 3, if bus service is required, that the Montreal Transportation Commission be called upon. In the event of a lack of funds on the part of this organization, the taxpayers of the Province would then have to pay for the cost. Thus, large profits from this service would also eliminate an already burdensome load to taxpayers by allowing the M.T.C. to have a part of the cake.

Number 4, travellers wishing to use a limousine could always reserve the services of Murray Hill Taxi Limousine which of course would only be used when required to this effect, thereby giving taxi drivers and MTC buses preponderance into and for transportation service from the Dorval International Airport.

We are also asking that at hotels and in the centre of the city a similar service be organized so that passengers can get to the airport and from the airport, return to their respective locations.

As a conclusion we want to:

(A) Eliminate the congestion at Dorval International Airport, at hotels, and in the centre of the city.

(B) Distribute adequately the possibility of profit for all taxi drivers having a universal dome without any special favours for any organization or a special company.

(C) Give to the travelling public courteous, effective, rapid, and uniform service the rates of which are based according to a meter and not a fixed-rate service which is more or less efficient.

Unfortunately, we have not prepared any schedule of rates.

Our legal counsel, Mr. François Aquin, is available to the Committee, if you so desire. And Mr. Guy Vincent, President of the Taxi Industry Drivers, who knows the taxi business very well, can also answer all questions related to this brief.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Trudel.

[Text]

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

A la page 1 de votre mémoire, au quatrième paragraphe, vous dites:

En ce qui nous touche présentement, ce sont les droits du transport des voyageurs de l'Aérogare Internationale de Dorval, privilège qui n'est accordé qu'à Murray Hill Taxi Limousine.

D'après tous les témoignages que nous avons entendus, ceci ne semble pas être le cas. Pourriez-vous nous dire pourquoi vous placez cela ici? Même les associations de taxis ont le droit d'amener des passagers là, de même que les chauffeurs de taxi individuels. Ils ont même le droit présentement de prendre des passagers à l'aéroport et les ramener dans leur municipalité. Pourquoi avez-vous inclus le paragraphe 4 qui semble être le contraire de tout ce qui nous a été affirmé jusqu'à présent? C'est à la première page, votre lettre d'introduction.

M. Guy Vincent (président, Association des chauffeurs de l'industrie du taxi Inc.): C'est au sujet de l'aérogare de Dorval, du privilège qui n'est accordé qu'à Murray Hill Taxi Limousine. Je crois que ce problème de Dorval est assez flagrant. S'il y avait des postes communs, le coût, au lieu d'être de 7 et 8 dollars pour aller à Dorval et revenir sans passager, serait, avec un taximètre, de \$5 ou \$4.50; le chauffeur de taxi pourrait demander un prix pour revenir à Montréal. Actuellement, le chauffeur de taxi est obligé de demander le double prix, car il revient sans passager.

M. Trudel: Je crois que ce n'est pas ce que j'avais demandé. Mais, si c'est votre réponse...

M. Vincent: Il a le droit de transporter des passagers de la ville à l'aérogare, mais non pas de l'aérogare à Montréal.

M. Trudel: Si vous me permettez, je crois que rien nous prouve qu'actuellement un chauffeur de taxi, quel qu'il soit, n'a pas le droit de prendre un passager à l'aéroport, si on le demande.

M. Vincent: S'il est demandé, il a le droit de prendre un passager à Dorval. Mais il faut qu'il ait le nom de la personne, sinon on l'empêche de la prendre.

M. Trudel: Je comprends cela très bien. Mais, même s'ils sont demandés présentement à l'aéroport de Dorval, aucun de vos repré-

[Interpretation]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

On page 1 of the brief, in paragraph 4 you say:

What concerns us at the present time are the rights to transport travellers at the Dorval International Airport, a privilege which is given only to Murray Hill Taxi Limousine.

According to all the testimony we have heard this does not seem to be the case. Could you tell us why you put it in here? Even the taxi associations have a right to carry passengers there, and so do individual taxi drivers. They even have the right to pick up passengers at the present time at the airport and bring them back to their municipality. Why have you included paragraph 4 which seems contrary to everything stated so far? On the first page of your introductory letter.

Mr. Guy Vincent (President, Association des chauffeurs de l'industrie du taxi Inc.): I am regarding Dorval airport, the privilege which is granted to Murray Hill Taxi Limousine only. I think that this problem at Dorval is a rather flagrant one. If there were common stands, instead of having a cost of \$7 or \$8 to go to Dorval and come back empty with a metered cab you could probably get there for \$4.50 or \$5.00 and then the taxi driver could charge again to get back to Montreal. At the present time, the taxi has to charge double the price because he deadheads back.

Mr. Trudel: I do not think this was the question I had asked. However, if this is your answer...

Mr. Vincent: He has a right to transport passengers from the city to the airport, but he has no right to come back from the airport to Montreal loaded.

Mr. Trudel: If you will allow me, I do not think that anything proves to us that at the present time a taxi driver, no matter who he is, has no right to pick up a passenger at the airport if he is requested to do so.

Mr. Vincent: Yes, if he has been requested to do so he has a right to pick up a passenger at Dorval. But he has to have the name of the person otherwise they prevent him from picking him up.

Mr. Trudel: I understand very well. But even if they are called at the present time to Dorval airport, none of the members of you

[Texte]

sentants ou des membres de votre association n'ont le droit de se servir du taximètre s'ils sortent des limites de Dorval.

M. Vincent: On demande toujours un prix fixe.

M. Trudel: Votre augmentation de tout à l'heure n'était donc pas tout à fait valable.

Au paragraphe suivant, on demande de faire justice «en légalisant le service du transport». Vous demandez cela au gouvernement fédéral. Or, je crois que la question de la légalisation et de l'opération des voitures, à moins que mon information soit fausse, dépend de la Régie des transports du Québec. Vous demandez au Comité de considérer la légalisation du service du transport, chose qui n'est pas du tout de notre domaine.

M. Vincent: Si vous voulez revenir sur le Québec, je me demande quel droit à la Murray Hill Taxi Limousine d'aller prendre des hôtesse de l'air ou des pilotes de l'air dans tous les coins et parties de la ville. Ceci devient du taxi et non un luxe. Si l'hôtesse ou le pilote veut réellement prendre la Murray Hill Limousine, il devrait prendre un taxi et descendre à l'Hôtel Mont-Royal, au Reine Elizabeth ou au Laurentien, et de là prendre la limousine pour se rendre à Dorval.

M. Trudel: Je ne veux pas vous démentir encore une fois, mais je crois que des associations de taxis, et probablement certains des membres de votre association, sont venus nous dire hier qu'ils avaient ce privilège-là et transportaient des employés des lignes aériennes à l'aéroport de Dorval et allaient les chercher. Les témoignages vont nous prouver que cela a été dit par des associations de taxis.

M. Vincent: Voulez-vous dire avec un taxi ordinaire, comme Lasalle ou Diamond?

M. Trudel: Oui, ce sont des chauffeurs de taxi qui nous ont dit qu'ils avaient ce privilège-là.

A l'autre paragraphe, je vois que vous employez des termes assez sévères quand vous parlez du «spectre de la violence et de la mort».

M. Vincent: J'en arrive à la nuit du 7 octobre.

Le président: N'embarquez pas sur un terrain glissant, parce que je ne permettrai pas à question.

M. Trudel: C'est le témoin qui a parlé de cette date.

[Interprétation]

association are entitled to use a meter if they leave the Dorval city limits.

Mr. Vincent: We always ask a fixed rate.

Mr. Trudel: The argument you gave a little while ago then was not quite valid.

In the next paragraph you are asking for justice "by legalizing the transportation service". You are asking this of the federal government. Now, I think that the question of legalization and operation of vehicles, unless my information is incorrect, depends on the Quebec Transport Board. You are asking our Committee to consider legalizing the transportation service which is not under our jurisdiction at all.

Mr. Vincent: If you want to deal with Quebec, I wonder what right Murray Hill has to go and pick up hostesses or pilots in all parts of the city. This becomes a taxi service and not a luxury. If the hostess or the pilot really want to take Murray Hill Limousine all they have to do is take a taxi to the centre of town to the Laurentian Hotel, the Queen Elizabeth Hotel or the Mount Royal Hotel and then take the limousine to get to Dorval.

Mr. Trudel: I do not want to contradict you again, but I think that some taxi associations and maybe some members of your association told us yesterday that they had this privilege and that transported airline personnel to Dorval and went to fetch them. The evidence will prove that this was stated here by taxi associations.

Mr. Vincent: Do you mean with an ordinary taxi, like Lasalle or Diamond?

Mr. Trudel: Yes, taxi operators who told us they had this privilege.

Now, if I look at the next paragraph, I see that you use rather strong terms when you are speaking of the "spectre of violence and death".

Mr. Vincent: I am coming to the night of October 17.

The Chairman: Do not get on to any slippery ground, because I will not allow the question.

Mr. Trudel: It was the witness who referred to that date.

[Text]

Le président: On n'est pas ici pour étudier ce qui est arrivé à cette date-là; on est ici pour trouver une solution au transport de l'aéroport à Montréal.

Mr. Trudel: Exactement, monsieur le président, je n'ai pas parlé d'une date; je n'ai fait que citer une ligne. La raison pour laquelle j'ai soulevé cela, c'est que je me demandais si on voulait menacer le Comité. On parle du «spectre de la violence et de la mort». Est-ce qu'on devra légiférer avec un marteau ou une épée de Damoclès suspendu au-dessus de notre tête?

Mr. Vincent: Non, on ne parle pas de la violence pour le Comité, mon cher monsieur. Pour vous répondre, je dirais qu'on ne veut pas qu'à l'avenir les mêmes choses se reproduisent.

Mr. Tremblay: En d'autres termes, si vous me permettez, les 20,000 chauffeurs de taxi veulent une solution dans le plus bref délai possible. Il n'y a pas un homme, pas une organisation qui peut empêcher des hommes de faire quoi que ce soit à un moment donné, même si c'est illégal. Éventuellement, ce Comité sera appelé sans doute à rendre une décision, à faire des suggestions et des recommandations qui finiront par devenir une loi quelconque; je prends cela pour acquis. Alors, on vous demande de tenter, dans le plus bref délai possible, de nous trouver un moyen pour éviter que de telles choses se reproduisent.

Mr. Trudel: J'avais raison, monsieur le président, de poser la question dans ce but. Est-ce que vous représentez 20,000 personnes?

Mr. Tremblay: Nous en représentons au moins 5,000 dans le moment; il y a 20,000 chauffeurs de taxi.

Mr. Trudel: Oui, on a dit jusqu'à 25,000. Est-ce que vous seriez prêt à fournir au Comité une liste des membres que vous représentez?

Mr. Tremblay: Positivement.

Mr. Trudel: Vous me le direz, monsieur le président, si je dépasse ma limite de temps.

A l'autre paragraphe, vous parlez du «mieux-être de la population». Est-ce que vous avez des preuves ou des lettres affirmant que le mieux-être de la population ne serait pas bien servi présentement? Est-ce la raison pour laquelle vous avez inclus cela ici?

Mr. Tremblay: Les 20,000 ou 25,000 chauffeurs de taxi font partie de la population. Et selon nous, si on peut améliorer le sort de

[Interpretation]

The Chairman: We are not here to deal with what happened on that night. We are here to find a solution to the transportation problem at Dorval airport.

Mr. Trudel: Precisely, Mr. Chairman, I did not mention any date. I was just mentioning the line I read here. The reason I raised this, was because I was wondering whether there was any attempt to threaten the Committee. Reference is made to the "spectre of violence and death". Will we have to legislate with a hammer or with the sword of Damocles hanging over our head?

Mr. Vincent: No. We are not mentioning violence for the Committee, my dear sir. In answer to what you have said, it is just that in the future we would not want the same things to happen again.

Mr. Tremblay: In other words, if you will allow me, the 20,000 taxi drivers want a solution in the briefest possible time. There is not one man, not one organization which can prevent people from doing things what they want to do at a given point, even if it is illegal. Eventually, this Committee will have to reach a decision, make suggestions and recommendations which will end up by becoming some form of legislation. I am taking this for granted. Now what we are asking you to try, is to find a way, within the shortest possible delay, to avoid things like this in the future.

Mr. Trudel: I was right, Mr. Chairman, to ask the question along the lines I did. Do you represent 20,000 people?

Mr. Tremblay: We represent at least 5,000 right now, but there are 20,000 taxi drivers.

Mr. Trudel: Yes, even 25,000 has been mentioned. Would you be ready to supply to the Committee a list of the members you represent?

Mr. Tremblay: Certainly.

Mr. Trudel: Could you tell me, Mr. Chairman, if I exceed my time limit.

In the next paragraph, you speak of the "well-being of the population". Do you have any proof or any testimonials to the effect that the well-being of the population is not served properly right now? Is that the reason why you put that in here?

Mr. Tremblay: The 20,000 or 25,000 taxi drivers are part of the population. And in our minds, if we can improve the lot of 20,000

[Texte]

20,000 à 25,000 chauffeurs de taxi, on aide certainement la population. C'est une partie de la population.

M. Trudel: Si c'est votre explication, je suis obligé de l'accepter. Je pense qu'on s'est éloigné un peu du problème. Je vais revenir au bien-être de vos membres.

Vous parlez de la «discrimination surtout dans le monde du travail». Je ne veux pas m'éloigner du sujet. Mais, on parle de transport et des membres des associations de chauffeurs de taxi sont venus nous dire combien il y avait de voyages, etc.; on nous a expliqué cela assez clairement. Est-ce que vous avez d'autres choses à nous offrir au sujet de la «discrimination dans le monde du travail»?

M. Vincent: Non.

M. Trudel: Dans le but précis que l'on étudie présentement?

M. Vincent: Bien, je vais vous dire une chose. Prenez l'exemple du Queen Elizabeth: lorsque Murray Hill ne peut pas fournir le service pour aller à l'aérogare, l'hôtel veut le donner strictement à la compagnie *Diamond*, qui est à côté. La preuve.

M. Trudel: Maintenant, parmi les membres de la Murray Hill, y en a-t-il qui sont membres de l'association *Diamond*?

M. Vincent: J'en ai de *Diamond*, j'en ai de Lasalle, Independent et de tout.

M. Trudel: Donc, à ce moment-là, il n'y aurait pas de discrimination.

M. Vincent: Le mot discrimination, nous aurions pu sans doute dire plutôt du favoritisme, autrement dit.

M. Trudel: Nous sommes obligés d'accepter les mots que vous employez dans votre mémoire. Vous privez certains chauffeurs de taxi de ramener des passagers de l'aérogare internationale de Dorval dans la métropole. Je voudrais vous dire que les chauffeurs de taxi, même s'ils ne comptent pas parmi vos membres, sont des gens qui font partie du peuple dont vous parliez tout à l'heure, les 20,000 personnes.

M. Vincent: D'accord.

M. Trudel: Est-ce que ces gens-là n'ont pas le droit de vivre, même s'ils n'appartiennent pas à cette association?

M. Vincent: La même chose, monsieur, la même chose.

[Interprétation]

to 25,000 taxi drivers, we are certainly helping the population. They are part of the population.

Mr. Trudel: If this is your explanation I have to accept it. I think perhaps we have strayed away from the problem somewhat. I will come back to the well-being of your members.

You speak of "discrimination, particularly in the field of labour". I do not want to get away from the subject. But we are speaking of transportation and members of the associations or taxi drivers told us how many trips there were, and so on. That was rather clearly explained to us. But do you have anything else to add with regard to "discrimination in the world of labour"?

Mr. Vincent: No.

Mr. Trudel: With the specific purpose we have at present?

Mr. Vincent: Take the Queen Elizabeth: when Murray Hill cannot supply the service to go to the airport, then the hotel wants to give it to the Diamond Company only, which is right next door. That is the proof.

Mr. Trudel: Now are there any members of Murray Hill who are members of the Diamond Association?

Mr. Vincent: I have some from Diamond, LaSalle, Independent, and so on.

Mr. Trudel: In other words, then there would not be any discrimination.

Mr. Vincent: We might have to use another word instead of discrimination; favouritism, in other words.

Mr. Trudel: We have to accept the words that you put in your brief. You are depriving certain taxi drivers from bringing passengers back from the airport to the metropolis. What I want to say is that those taxi drivers, even if they are not your members, are people who belong to the population as you referred to a little while ago, those 20,000 people.

Mr. Vincent: I agree.

Mr. Trudel: Are they entitled to live, even if they are not members of that association?

Mr. Vincent: Same thing.

[Text]

M. Trudel: Maintenant, vous avez parlé un peu plus loin... Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Trois minutes.

M. Trudel: Trois minutes, bien! Je pourrais poser encore 20 questions. Vous mentionnez au bas de la page «service coûteux». Si vous me dites que présentement, les membres de l'Association opèrent sur un taux fixe, ils ne se servent pas du taximètre, alors, pourquoi faites-vous une différence ici d'un «service coûteux», parce que vous employez exactement les mêmes barèmes?

M. Vincent: Je fais la différence comme ceci: à Montréal, les chauffeurs de taxi ont des tarifs, mais à partir d'un certain point, c'est un tarif fixe.

M. Trudel: Excusez-moi, vous voulez dire en dehors de Montréal?

M. Vincent: En dehors de Montréal...

M. Trudel: Oui.

M. Vincent: Disons aller de Montréal à la Feuille d'Érable, à Saint Martin.

M. Trudel: Oui.

M. Vincent: Nous sommes obligés de nous servir du taximètre; il en va de même pour Duvernay, mais passé ces places-là, nous avons une liste qui détermine les prix exacts pour conduire le client. C'est pourquoi je dis que si le problème des voyages de Montréal à aller à Dorval se réglait, nous pourrions y aller en utilisant le taximètre et revenir avec un passager, ce qui nous éviterait de demander \$7, \$8 et \$9. Ceci aurait pour effet de faire épargner beaucoup d'argent aux touristes et même à la population de Montréal.

M. Trudel: A ce moment-là, monsieur Vincent, il faudrait que le règlement soit changé par la Régie des transports du Québec, si je comprends bien, actuellement, vous utilisez le taximètre ou le compteur, si vous voulez et puis vous voyagez à taux fixe.

M. Vincent: Sur les deux permis, municipal et provincial.

M. Trudel: Alors, il faudrait établir des tarifs à ce moment-là, parce que présentement, c'est une question hypothétique, c'est une chose qui n'existe pas actuellement.

A la page 2, on parle du service de limousines et «si le passager ne veut pas ou ne peut pas payer ce montant». Cependant, un choix est offert, personne n'est obligé d'employer le service de limousines présentement. A ma

[Interpretation]

Mr. Trudel: Now, later on, you said—

How much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: Three minutes.

Mr. Trudel: Oh, fine, three more minutes! I could ask another 20 questions.

At the bottom of page 1 you mention "costly service". If you tell me that the members of the Association are operating at the present time at a fixed rate, they are not using a meter, then why then do you make a distinction by calling it a "costly service", since you have the same standards.

Mr. Vincent: I make the distinction in this way: in Montreal taxis have a rate, but when you reach a certain point you go on to a fixed rate.

Mr. Trudel: Excuse me, you mean that outside Montreal?

Mr. Vincent: Outside Montreal...

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Vincent: Let us say from Montreal to La Feuille d'Érable, to St. Martin...

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Vincent: We have to use a taximeter. It is the same for Duvernay, but beyond these locations we have a list which determines the exact prices to take the client there. That is why I say that if the problem were to be settled regarding trips from Montreal to Dorval, then we would be able to use meter to get there and come back with a passenger, which would enable us to avoid charging seven, eight and nine dollars, and this would save a great deal of money to the tourists and even to the Montreal population.

Mr. Trudel: Then, Mr. Vincent, the regulations would have to be changed by the Quebec Transportation Board, if I understand correctly, because at the present time you are operating with the meter, and you are operating also at a fixed rate.

Mr. Vincent: On both the municipal and the provincial permits.

Mr. Trudel: Rates would then have to be established because, at present, it is a hypothetical question. It is something that does not exist at the present time.

On page 2, you speak of limousine service and "if the passenger does not want to or cannot pay this amount". However, a choice is offered. No one has to use the limousine service at the present time. There is no ques-

[Texte]

connaissance, il n'est pas question de forcer ou d'obliger quelqu'un à se servir d'un service de limousines actuellement, à moins que vous puissiez me prouver le contraire.

M. Tremblay: Non, personne. Mais nous maintenons que la possibilité n'est pas nécessairement là pour la personne qui ne désire pas s'en servir. C'est pourquoi nous disons: «il est presque obligé de le faire.»

M. Trudel: Le point que je veux éclaircir: à l'heure actuelle, vous avez le choix d'un service d'autobus, de limousines et d'un service de taxis avec compteur, si vous désirez, ou partiellement avec compteur et partiellement, à taux fixe. Ces trois services-là sont disponibles présentement à l'aéroport.

M. Tremblay: Oui, mais la disponibilité du troisième, qui est le taxi, est tellement difficile que ça devient une disponibilité qui est presque nulle à un moment donné. C'est pour cela que nous suggérons justement des postes de taxi en commun qui soient là à la disposition du client. Il n'est pas nécessairement là. On a dit tout à l'heure, j'écoutais, ça prend 8 à 10 minutes pour les faire venir du poste le plus proche actuellement. Or, le client n'est pas toujours disposé à attendre 10 minutes, il est pressé. Si le taxi était là, sa disponibilité serait égale à la disponibilité de la limousine ou de l'autobus.

M. Trudel: Est-ce que vous avez beaucoup d'expérience dans le domaine du taxi?

M. Tremblay: Je n'ai pas tellement d'expérience.

M. Trudel: Quelle est votre fonction en regard de l'association que vous représentez ici?

M. Tremblay: M. Vincent est le président de l'Association des chauffeurs de taxis, et moi je suis président de la Fédération à laquelle l'Association est affiliée. La Fédération canadienne des associations indépendantes.

M. Trudel: Est-ce que vous avez des intérêts dans le taxi vous-même?

M. Tremblay: Je n'ai aucun intérêt dans le taxi, ni chauffeur, ni propriétaire. Posez-vous la question à M. Vincent?

M. Trudel: Oui.

M. Vincent: Je suis chauffeur de taxi.

M. Trudel: Bon. Vous avez combien de voitures?

M. Vincent: Une.

[Interprétation]

tion of forcing or to my knowledge, obliging anyone to use the limousine service at the present time. Unless you can prove the contrary to me.

Mr. Tremblay: No, nobody. But we maintain that the possibility is not necessarily there for the person who does not want to use it. That is why we say: he is almost obliged to do so.

Mr. Trudel: Now this is what I want to clear up. At the present time you have a choice between bus service, limousine service and a metered taxi service, if you wish, or partially metered and partially flat rate. These three services are available at the present time at the airport.

Mr. Tremblay: Yes, but the availability of the third, which is the taxi, is so difficult that it becomes an availability which is almost nil at times. That is why we suggest common taxi stands which would be there and available to the client. They are not necessarily there. It was said a while ago that, at present, it takes between 8 and 10 minutes to get them in from the nearest possible stand. Well the client often does not want to wait 10 minutes if he is in a hurry. If the taxi were there, its availability would be the same as that of the bus or the limousine.

Mr. Trudel: Have you had a great deal of experience in the taxi business?

Mr. Tremblay: No, I do not have very much experience with taxis.

Mr. Trudel: What is your role in the association that you represent here?

Mr. Tremblay: Mr. Vincent is the President of the Taxicab Drivers Association and I am the President of the federation to which the Association belongs. It is the Canadian Federation of Independent Associations.

Mr. Trudel: Do you have any interests in taxis yourself?

Mr. Tremblay: No interest at all, neither driver nor owner. Are you asking the question to Mr. Vincent?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Vincent: I am a taxi driver.

Mr. Trudel: Fine. How many cars do you have?

Mr. Vincent: One.

[Text]

M. Trudel: Une voiture. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay (Lévis).

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, ça va être très court, c'est à peu près dans la même ligne de pensée que M. Trudel. Aujourd'hui, nous en arrivons aux derniers mémoires et si nous faisons l'addition des chauffeurs de taxi qui sont représentés par les différentes associations, je pense que leur nombre dépasse 50,000. Je me pose donc des questions. Il serait peut-être bon et c'est à vous aussi, monsieur le président, que j'adresse cette requête, que nous ayons une liste des gens que ces associations représentent.

M. Tremblay: Nous sommes disposés à fournir des noms, j'ai répondu oui tout à l'heure.

M. Guay (Lévis): J'essaie de faire le calcul et je trouve cela assez difficile quand même.

M. Vincent: Bien, je peux vous dire une chose, c'est qu'il y a quinze jours, nous sommes allés à Québec et nous avons été obligés de donner le nombre de membres que nous avons et puis nous avons présenté cette liste à M. Perrault et à M. Martin, qui est conseiller technique à Québec, et il peut vous le prouver.

Mr. Benjamin: Is your list of members audited?

M. Tremblay: Moi, je ne dirais pas vérifiés dans le sens qu'on l'entend. Ce sont des membres qui signent leur carte d'adhésion, qui paient une cotisation. Dans le moment, il s'en ajoute à tous les jours, parce que cette organisation est le fusionnement de plusieurs associations qui avaient 500, 300, 1,000, 1,800 membres. Nous les avons fusionnées pour n'en faire qu'une et nous avons ajouté à cela. Alors, qu'est-ce que vous voulez dire exactement par vérifié, il faudrait bien se comprendre sur le terme.

Mr. Benjamin: Does your accountant, or whoever does your books, whether he be an employee or an outside accountant, make a declaration that he has verified that you have so many membership applications and you have received so much in fees, and in fact have so many members?

M. Tremblay: Oui, nous pouvons vous prouver cela.

Le président: Monsieur Guay, vous pouvez continuer.

[Interpretation]

Mr. Trudel: One car. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay (Lévis).

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I am going to be very brief and along the same lines as Mr. Trudel's idea. Today, we are coming to the last briefs, and if we were to add up all the taxi drivers represented by the various associations, I think we would get over 50,000 as a total. That raises questions in my mind. It might perhaps be a good idea for us to have a list of people represented by these associations, and I am all directing this request to you, Mr. Chairman.

Mr. Tremblay: We are ready to supply the names, as I said a while ago.

Mr. Guay (Lévis): I am trying to make calculation and I find it rather difficult.

Mr. Vincent: I can tell you one thing, and that is that a week ago we went to Quebec City and we had to give the number of members we had. We had our list and we presented it to Mr. Perrault and Mr. Martin, who is a technical advisor in Quebec City, and he can prove it to you.

M. Benjamin: Est-ce qu'on a vérifié la liste des membres?

Mr. Tremblay: I would not say audited is generally meant. They are due paying members who sign a card. At the present time, there are some being added every day because this organization is an amalgamation of several organizations, which had 500, 300 and 1,000 or 1,800 members. We amalgamated all of them to make one and we have added to it. So what do you mean by audited? Really, we would have to understand what the term means exactly.

M. Benjamin: Votre comptable, ou la personne qui tient vos livres, qu'il s'agisse d'un employé ou d'un comptable de l'extérieur produit-il une déclaration disant qu'il a vérifié que vous aviez un aussi grand nombre de demandes d'adhésion, que vous receviez de telles sommes en cotisations et que vous aviez vraiment un tel nombre de membres?

Mr. Tremblay: Yes, we can prove that.

The Chairman: Mr. Guay, you may go on.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Oui, monsieur le président. Voici, donc je pense que ce serait très utile pour nous de juger le pouvoir ou la représentativité de chacune des associations, d'avoir cette liste-là. Quel est le coût, monsieur Tremblay, de l'adhésion d'un membre à vos associations?

M. Tremblay: \$1 d'initiation et dans la campagne d'organisation, \$2 de cotisation.

M. Guay (Lévis): Par mois ou par année?

M. Tremblay: Par mois. Et le coût, quand ce n'est pas en période d'organisation, c'est \$5 par mois.

M. Guay (Lévis): A présent, quel service donnez-vous à vos membres?

M. Tremblay: Une bonne question. Dans le moment, le service se résume à peu de choses, parce que nous sommes en voie d'organisation dans le but d'obtenir quelque chose qui, à mon sens, ne pourrait pas être dévoilé aujourd'hui devant ce Comité. Ce n'est pas parce que c'est mal, c'est parce que c'est en voie de discussion.

M. Guay (Lévis): Quel est le contrôle que vous pouvez exercer sur vos membres? C'est pour en venir à la garantie, si je pose cette question, monsieur le président.

Le président: Je comprends qu'elle serait peut-être utile au Comité, mais vous vous éloignez encore de l'ordre de renvoi que nous avons à étudier.

M. Guay (Lévis): Alors, voici, monsieur le président. Si nous accordions le permis à tous les taxis, leur association exercerait-elle une surveillance sur ses membres, afin de s'assurer du nombre de taxis qui pourraient être là 24 heures par jour.

M. Tremblay: Me permettez-vous de répondre?

Le président: Oui, allez.

M. Tremblay: La réponse sera donnée quand nous aurons la nôtre à ce que nous avons demandé, réponse que je ne vais pas donner aujourd'hui. A ce moment-là nous aurions un contrôle absolu sur la totalité des chauffeurs de taxis.

M. Guay (Lévis): Est-ce que ça veut dire qu'aujourd'hui vous ne pouvez pas contrôler votre Association?

M. Tremblay: Oui l'Association, mais pas tous les chauffeurs de taxis, les membres, oui.

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Yes, Mr. Chairman. I think it might be very useful for us to be able to judge the power or the representative character of each of the associations, by having the list. What is the cost, Mr. Tremblay, of becoming a member of your various associations?

Mr. Tremblay: One dollar initiation fee, and in the organization campaign, two dollars in fees.

Mr. Guay (Lévis): Per month or per year?

Mr. Tremblay: Per month, and the cost when there is no organization drive on, is \$5.00 per month.

Mr. Guay (Lévis): What is the service that you give to your members, at present?

Mr. Tremblay: That is a good question. At the present time, the service is almost nil because we are in the process of organizing with a view to obtaining something which, to my mind, could not be revealed to the Committee today. It is not because it is bad. It is just because we are in the process of discussing it.

Mr. Guay (Lévis): What control can you exert over your membership? If I am asking this question it is just so we will get to the guarantee, Mr. Chairman.

The Chairman: I understand that it might perhaps be useful to the Committee, but you are digressing again from the order of reference which we are to consider.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, if we were to give the permit to all taxis, would their association supervise its members to be able to ensure the number of taxis which could be there 24 hours a day.

Mr. Tremblay: May I answer?

The Chairman: Yes, go ahead.

Mr. Tremblay: The answer will be given when we have an answer to what we have requested, and it is an answer I cannot give today. Then we would have absolute control over all taxi drivers.

Mr. Guay (Lévis): Does this mean to say that today you cannot control your Association?

Mr. Tremblay: The Association, yes. The members, yes, but not all taxi drivers.

[Text]

M. Vincent: Nous attendons une réponse d'ici 15 jours. Nous pourrions vous la faire parvenir par la poste, si vous voulez.

M. Tremblay: Nous sommes à négocier avec la province.

M. Vincent: Dans le moment et avec les municipalités.

M. Guay (Lévis): Dans ce cas-là, nous allons être obligés de poser des questions hypothétiques. D'ici quinze jours, la réponse peut être favorable, mais supposons le contraire, alors, votre représentation ne tient plus, parce qu'il va falloir quand même pour le bien de la population, vous en parlez à plusieurs reprises dans votre mémoire, vous voulez donner un plus grand service à la population, un mieux-être, comme vous dites, bien il va falloir nous donner des garanties si nous accordons le permis.

M. Tremblay: Je suis d'accord avec vous. Si ce que nous avons demandé n'était pas accordé, nous ne serions peut-être pas en mesure de donner ce mieux-être. Mais nous avons de bonnes raisons de croire que ça le sera.

M. Guay (Lévis): Nous l'espérons pour vous. Qui fait partie de chacune? Les chauffeurs de la Murray Hill peuvent-ils appartenir à votre association?

M. Tremblay: Dans le moment, non.

M. Guay (Lévis): Il y a un recrutement qui se fait?

M. Tremblay: Sur ce, je ne réponds pas.

M. Vincent: Je peux vous répondre. Supposons que nous ayons des chauffeurs de la Murray Hill, cela ne veut pas dire que parce que ce sont d'anciens chauffeurs de la Murray Hill, ils sont meilleurs que d'autres. Nos chauffeurs à nous peuvent aussi aller à la *Murray Hill Taxi Limousine*. Nous n'avons aucun commentaire à ce sujet, nous n'avons rien contre la Murray Hill, ni contre qui que ce soit.

M. Guay (Lévis): Voici, monsieur Tremblay ou monsieur Vincent, est-ce que vous pourriez nous expliquer en deux mots seulement le problème qui est posé? D'abord, dans vos recommandations, je vois qu'il y a bien des choses qui ne découlent pas du tout de la juridiction, lorsque vous parlez, par exemple, de «dôme universel» sur les auto-taxis. Il y a assez de conflits de juridiction, que nous ne nous mêlerons pas de ce qui ne nous regarde pas.

[Interpretation]

Mr. Vincent: We are waiting for an answer within the next two weeks. We could send it to you by mail, if you want to.

Mr. Tremblay: We are negotiating with the province.

Mr. Vincent: And with the municipalities too.

Mr. Guay (Lévis): Well, we are going to have to ask hypothetical questions. Within the next two weeks the answer might be favourable, but if it is not, then your representation is no longer valid, because for the good of the population, because you speak on several occasions in your brief that you want to give better service to the population and you call it a well-being, well we will have to have guarantees if we issue the permit.

Mr. Tremblay: I agree with you. If what was requested were not granted, we might perhaps not be in a position to provide that well-being. But we have good reason to believe that it will be granted.

Mr. Guay (Lévis): We hope so for your sake. Who belongs to them, to your associations? Can Murray Hill drivers belong to your association?

Mr. Tremblay: Right now, no.

Mr. Guay (Lévis): Is there any recruiting going on?

Mr. Tremblay: I will not answer that.

Mr. Vincent: I can answer. Supposing that we did have drivers from Murray Hill. It does not mean to say that they are former drivers of Murray Hill, they are better than others. Our drivers can also join Murray Hill. We have no comment on that subject. We have nothing against Murray Hill. We have nothing against any of the others either.

Mr. Guay (Lévis): In two words, Mr. Tremblay, or Mr. Vincent, could you explain to us the problem? First, in your recommendation I see that there are a great many things which do not come under jurisdiction. When you are talking for instance of having a "universal dome" on taxis. There are enough legal conflicts and we are not going to get into something that does not concern us.

[Texte]

M. Tremblay: D'accord, là-dessus. Mais c'est une des choses qui est en négociation présentement, avec une autre partie, et ce sera la réponse que nous pourrons vous donner dans une semaine ou deux. Nous avons été retardés par le Bill 75, les autorités étaient occupées, sans cela, nous aurions peut-être la réponse aujourd'hui. Les autorités gouvernementales, provinciales ou municipales, si vous voulez, n'ont été occupées avec le Bill 75, alors nous avons été obligés de remettre les rencontres prévues la semaine dernière à une date ultérieure qui est peut-être la semaine prochaine.

M. Vincent: Une autre chose que je pourrais vous dire, messieurs: je crois que pour simplifier la chose, si M. Charles Hershorn, ici présent, observait les règlements stipulés dans la Charte, je ne l'ai pas ici, il a une route bien déterminée, qu'il doit prendre: Côte-de-Liesse, le boulevard Décarie et trois hôtels spécifiés dans la Charte. Si la *Murray Hill Limousine Service* respectait cette clause, sans aller d'un bout à l'autre de la ville, je crois que le conflit tiendrait de s'éteindre et que les chauffeurs accepteraient. Mais, aller d'un bout à l'autre de la ville, par exemple, aller chercher les hôtes de l'air, les pilotes d'un bout à l'autre de la ville, c'est ainsi que vous provoquez le chauffeur, c'est de là que vient le problème, je crois.

M. Guay (Lévis): Pardon, monsieur. Si vous êtes appelé, vous pouvez y aller quand même, n'est-ce pas?

M. Vincent: Oui, d'accord. Si nous avons un appel téléphonique, monsieur, nous sommes libres. Vous êtes à Verdun, à Verdun nous n'avons pas le droit d'y aller, nous devons lever notre dôme, autrement, nous avons une contravention. Mais pourtant, c'est bien son propre argent on a le droit de prendre le taxi qu'on veut. Mais la Murray Hill n'a pas de "T", na pas de taxis, c'est une limousine.

M. Guay (Lévis): Je pense quand même, monsieur Vincent, si Murray Hill est appelée, elle doit y aller!

M. Vincent: Non, monsieur. Parce que c'est un taxi.

M. Guay (Lévis): Le service de limousines...

M. Vincent: Est-ce que la Murray Hill tient comme la Phoenix un permis de la Ville de Montréal, pour opérer dans Montréal? Non, monsieur. Elle doit payer une licence comme les autres, \$80 qu'elle ne paie pas.

[Interprétation]

Mr. Tremblay: I agree. But this is also under negotiation right now with another party, and it will be the answer we shall be able to give you in a week or two. We have been delayed because of Bill 75. The authorities were busy, otherwise we might have our answer today. The governmental, provincial and municipal authorities were occupied with Bill 75. We therefore, had to postpone meetings which were scheduled for last week and which have been rescheduled for probably next week.

Mr. Vincent: There is another thing I might tell you, gentlemen. I think that to simplify matters, if Mr. Charles Hershorn, who is here, were to observe the regulations as they are found in the Charter—I do not have it here; there is a specific route which he has to take, a special road, namely Côte-de-Liesse, Decarie Boulevard and three hotels specified in the Charter—if Murray Hill were to respect this clause without going from one end of the city to the other, I think that the conflict would be eliminated and that the drivers would accept it. But to go from one end to the other end of the city for instance to pick up air hostesses and pilots, this is where you provoke the driver, and I think that this is probably where the problem lies.

Mr. Guay (Lévis): Excuse me, sir. If you are called you could go just the same, couldn't you?

Mr. Vincent: Yes, I agree. If we get a call, we are free to go. You are in Verdun, you have no right to go there, we must remove our dome, otherwise we get a ticket. And yet it is our own money, we have a right to take the taxi we want. But Murray Hill has no "T" on its licences. It is a limousine. It is not a taxi.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Vincent, I think that, all the same, if Murray Hill is called it has to go.

Mr. Vincent: No, sir because it is a taxi.

Mr. Guay (Lévis): The limousine service...

Mr. Vincent: Does Murray Hill, like Phoenix, hold a permit from the City of Montreal in order to operate in Montreal? No, sir. It has to pay for a licence like the others, \$80.00 which it does not pay.

[Text]

M. Guay (Lévis): Je ne veux pas vous faire rendre un jugement, je vous pose tout simplement une question. Est-ce que la Murray Hill a le droit de le faire?

M. Vincent: Non, monsieur.

M. Guay (Lévis): Mais ce n'est pas ce qui semble avoir été affirmé.

M. Vincent: C'est du taxi, monsieur.

M. Guay (Lévis): Mais c'est un service de limousines aussi?

M. Vincent: C'est du taxi.

M. Tremblay: C'est notre interprétation en tout cas.

M. Vincent: C'est l'idée des membres.

M. Guay (Lévis): L'idée des membres! Monsieur le président, une remarque tout simplement, c'est qu'il me semble qu'il y a quelque chose de plus profond que cela. Je pense que le Comité ne pourra pas le régler et dans tous les mémoires, je crois remarquer un malaise fondamental qui existe entre chacune de vos associations. Un, c'est Diamond, l'autre, c'est Veteran.

Le président: Je crois que cette question relève de la Régie des transports, ce n'est pas une question...

M. Guay (Lévis): C'est ce que j'allais dire, monsieur le président, s'il y a des conflits entre chacune des associations, d'ailleurs, j'ai ici en main un journal qui nous semble déceler un certain malaise, je n'ai pas lu tout le journal, mais il reste quand même que ce n'est pas notre problème, il faudra que ce soit réglé par d'autres, je pense. C'est tout.

Le président: C'est tout.

Monsieur Skoreyko...

Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, thank you. I have considerable difficulty, Mr. Chairman, trying to listen to the translation system and pose my questions in a proper manner so you will forgive me if I transgress some of the rules. I am a little disturbed, sir, because I think this Committee is interested in facts. We are here to determine what the real problems are in relation to the transportation at Dorval and I want to deal with the remark made by Mr. Tremblay earlier in his opening remarks.

First of all, I want just to say this, Mr. Chairman, that I hold no brief for any submission which is unsubstantiated and which provides us with nothing more than figures

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): I am not asking you to make a judgment. I am simply asking you a question. Does Murray Hill have a right to do it?

Mr. Vincent: No, sir.

Mr. Guay (Lévis): But that does not seem to correspond with what has been stated.

Mr. Vincent: It is a taxi, sir.

Mr. Guay (Lévis): But it is also a limousine service?

Mr. Vincent: It is a taxi service.

Mr. Tremblay: At least that is our interpretation.

Mr. Vincent: That is the members' attitude.

Mr. Guay (Lévis): The members' attitude. Mr. Chairman, just one remark. It seems to me that there is something deeper than that. I do not think the Committee will be able to settle it, and in all the briefs, I seem to notice a basic unrest which exists between each of your associations. One is Diamond, the other is Veterans.

The Chairman: I think it is a question which comes under the Quebec Transport Board. It is not a question...

Mr. Guay (Lévis): That is what I was going to say, Mr. Chairman. If there are conflicts between each of the associations, and I have here in my hand a newspaper which seems to point out a certain unrest. I have not read the entire paper, but all the same, this is not our problem. It will have to be settled by someone else, I think. That is all.

The Chairman: That is all.

Mr. Skoreyko...

Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, merci. J'éprouve beaucoup de difficultés, monsieur le président, à essayer de suivre l'interprétation et à poser mes questions de façon appropriée. Vous ne m'en voudrez pas si je m'éloigne un peu du Règlement. Je pense que ce Comité veut avoir des faits. Nous sommes ici pour déterminer quels sont les véritables problèmes se rapportant au transport à Dorval et je voudrais revenir à une observation faite plutôt par M. Tremblay au début de son exposé.

Tout d'abord, je voudrais simplement dire à monsieur le président, qu'au lieu d'une présentation qui ne nous fait voir que des chiffres en l'air, les personnes qui font des repré-

[Texte]

off the top of your head. I think it is the duty of those people who provide submissions to a committee at least to be responsible enough to give us figures which can be substantiated. Now, Mr. Chairman, when he said and I did not get the entire purport of his remarks, but he said, it seemed to me the Montreal Transportation Commission should be called upon in relation to the bus service that goes on. Is that right? If that is what, in fact, you said, why would you want the Montreal Transportation Commission to intervene and to what extent?

M. Tremblay: Au lieu des services d'une compagnie privée, en l'occurrence *Murray Hill Limousine Services Ltd*, nous suggérons des autobus de la CTM. S'il y a déficit, ce sont ces contribuables qui seront appelés à le payer. Nous croyons que sa charte lui permet de se rendre à l'aéroport de Dorval, et nous recommandons que ses autobus soient à la disposition des passagers et non ceux d'une compagnie privée.

Mr. Skoreyko: Yes, but there must be a reason for it, Mr. Tremblay. The reasons must be, and I suppose, this is what we are interested in, providing an adequate service from Montreal and the adjacent communities to Dorval airport. There has been no suggestion at this point, that the service from the downtown area or anywhere else indeed, has not been adequate in so far as delivery of passengers to the airport is concerned, but I cannot be your argument that the Montreal Transportation Commission should be asked to take over that role.

I think our problem is whether or not the services presently at Dorval, are sufficient that they can look after the number of passengers who arrive there on a daily basis. There has been some suggestion by other chiefs that the service is not adequate and I think this is what you are here to prove.

I simply say now that there is another issue coming up; namely, that if the Department of Transport should not be satisfied with the service being provided from downtown Montreal to Dorval that is another subject we should look at.

Are you, first of all, Mr. Tremblay, president of a union? Is this it and you have a dislike for so-called monopolies because that word has been tossed around?

M. Tremblay: En principe, oui. Je trouve personnellement et notre fédération croit que le «monopole» ne devrait pas être donné à une entreprise privée mais plutôt à un service

[Interprétation]

sentations à un Comité devraient au moins être assez responsables pour nous donner des chiffres qu'ils peuvent nous prouver, nous démontrer.

Maintenant, monsieur le président, je n'ai pas saisi toute la portée de ces observations, mais il a dit, il me semble, que la Commission des transports de Montréal devrait être consultée sur le service d'autobus. Est-ce juste? Si c'est vraiment là ce que vous avez dit, pourquoi voudriez-vous que la Commission des Transports de Montréal intervienne et dans quelle mesure?

Mr. Tremblay: Instead of the services of a private firm, in this case, *Murray Hill Limousine Services Ltd.*, we are suggesting the MTC buses. If there is any deficit, then the taxpayers are the ones who will have to pay for it.

We believe that their charter allows them to go as far as the airport at Dorval and we recommend that these buses be at the disposal of passengers and not the buses from a private firm.

M. Skoreyko: Oui, mais il doit y avoir une raison, monsieur Tremblay. La raison doit être celle de fournir un service adéquat de Montréal et des municipalités voisines vers l'aéroport de Dorval. On n'a pas du tout dit que le service à partir du centre de la ville ou d'ailleurs n'était pas adéquat pour ce qui est de conduire les voyageurs à l'aéroport. Je ne peux voir le bien-fondé de l'argument qu'on devrait demander à la CTM d'assumer ce rôle.

Il s'agit plutôt de savoir si les services actuels à Dorval sont suffisants pour répondre aux besoins des voyageurs qui arrivent chaque jour. Les témoins précédents ont laissé entendre que ce service n'était pas adéquat et c'est ce que vous devez essayer de nous démontrer.

Je dis maintenant qu'il y a une autre question qui se présente, à savoir si le ministère des Transports ne devrait pas être satisfait du service fourni à partir du centre-ville à Dorval, et c'est là un autre sujet qu'il nous faudrait aussi étudier.

Tout d'abord, monsieur Tremblay, est-ce que vous êtes président d'un syndicat? C'est cela, et vous n'aimez pas les prétendus monopoles parce qu'on a trop utilisé ce terme?

Mr. Tremblay: In principle, yes. Personally, and in the opinion of our federation, this "monopoly" should not be given to private enterprise but rather to a public service body.

[Text]

public. Et s'il y a des profits à faire, il y en a sans doute, ils devraient aller à un service public pour couvrir les pertes, parce qu'il y a des pertes à la CTM. Prendre les profits où ils sont pour aider le peuple, favoriser le mieux-être du peuple tel est notre propos. Or, plus il y aura de profits pour la Commission des transports de Montréal, moins il y aura de taxes à payer pour renflouer la caisse de la Commission des transports.

Mr. Skoreyko: Then, if I may, Mr. Chairman, just ask one more question. If you say then that you want to eliminate the monopoly presently existing at Dorval, that is in relation to Murray Hill, then what justification do you have in mind asking us to consider the appointment, if you like, of one of the large associations which represent 2,000 or 3,000 taxis in this city? Would that not be a monopoly as well?

M. Tremblay: Non, parce que tous les détenteurs de permis de taxi auraient, d'après notre recommandation, la possibilité de mener des passagers de Montréal à l'aéroport et de l'aéroport à Montréal, ou ailleurs sur l'île. Actuellement ils ont peut-être ce privilège d'une façon indirecte, mais elle est tellement indirecte qu'elle est nulle, à toute fin pratique.

M. Vincent: Nous ne voulons même pas éliminer la Murray Hill.

Mr. Skoreyko: Thank you for your opinion.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: You are, in a sense, Mr. Tremblay, an agent of a union of drivers. You do not run a radio taxi agency at all?

Mr. Tremblay: No.

Mr. Horner: Just a union of drivers?

Mr. Tremblay: Right.

Mr. Horner: In other words, you would be in opposition to the MLT who submitted a brief to this Committee?

M. Tremblay: Je ne disais pas «en opposition», parce que des chauffeurs de taxi qui sont membres du MLT ont déjà joint les rangs de la nouvelle association. Je n'accepterais pas ce terme comme tel.

Mr. Horner: Well, in a sense, you are both competing for drivers to your relative groups. Am I right in that?

[Interpretation]

If there are any profits to be made, and there should be some, they should go to a public service in order to cover its losses, because the MTC incurs losses. To take the profits in order to help the people, and favouring the well-being of the people, that is our purpose. Now, the more profits there are for the Montreal Transportation Commission, the fewer taxes will have to be paid in order to make up for a deficit of the MTC.

M. Skoreyko: Alors, monsieur le président, une dernière question. Si vous dites alors que vous voulez éliminer le monopole qui existe en ce moment à Dorval, dans le cas de Murray Hill, comment pouvez-vous justifier, votre avis, cette demande que vous nous faites d'étudier la possibilité de désigner une de grandes associations qui représentent 2,000 ou 3,000 taxis dans cette ville? Est-ce que ce n'est pas aussi un monopole?

Mr. Tremblay: No, because all taxi permit holders, according to our recommendation would have the possibility to take passengers to the airport from Montreal and bring them back from the airport to Montreal or elsewhere on the Island. At the present time, they may have this privilege in an indirect way but it is so indirect that it is nil for all practical purposes.

Mr. Vincent: We do not even want to eliminate Murray Hill.

M. Skoreyko: Merci de votre opinion.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: D'une certaine façon monsieur Tremblay, vous êtes un agent d'un syndicat de chauffeurs. Vous n'avez aucune agence de taxi-radio?

M. Tremblay: Non.

M. Horner: Seulement un syndicat de chauffeurs?

M. Tremblay: C'est juste.

M. Horner: Autrement dit, vous seriez opposé au MLT qui a présenté un mémoire à ce Comité?

Mr. Tremblay: I would not say "in opposition", because taxi drivers who are members of the TLM have already joined the ranks of the new association. I would not accept the term as such.

M. Horner: Dans un certain sens, vous faites tous deux la concurrence pour que les chauffeurs se joignent à votre groupe respectif? Ai-je raison?

[Texte]

M. Tremblay: Ça peut être vrai.**Mr. Horner:** Are most of your drivers also owners or do they drive on a commission basis?**M. Tremblay:** M. Vincent pourrait répondre plus adéquatement à cette question. Je pense que les deux...**M. Vincent:** Oui, nous avons des chauffeurs et des propriétaires de taxi.**Mr. Horner:** Could you give the Committee some idea which makes up the biggest threat in your association. Is it mostly the owner-drivers?**Mr. Vincent:** The drivers; we have more drivers than owners.**Mr. Horner:** The City of Montreal suggested to the Committee that they were prepared to sit down with the City of Dorval and try to work out a joint permit or licence. Do you think this would be beneficial to your drivers or are all your drivers licenced under the City of Montreal or are they in the whole Montreal area generally?**M. Tremblay:** Nous ne représentons pas que des chauffeurs de l'île de Montréal, mais aussi ceux de la banlieue.**Mr. Horner:** In taking in the Montreal City's proposal of having a working arrangement with the City of Dorval, would it not in a sense become one common permit then between Dorval and Montreal?**M. Tremblay:** Honnêtement, je ne comprends pas très bien votre question.**Mr. Horner:** Well, the City of Montreal suggested to the Committee that they were prepared to sit down with Dorval and work out a common licencing arrangement between the two areas. What I am saying is that in a sense, does this not immediately place the downtown taxis with another 60 permit holders? The 60 permit holders from the Dorval area would then be able to pick up and I suppose even cruise in downtown Montreal area.**M. Tremblay:** Nous n'avons aucune objection.**Mr. Horner:** You have no objection to another 60?**M. Tremblay:** Les chauffeurs de taxi qui sont membres de notre association ne sont pas nécessairement de la ville de Montréal. Qu'ils soient de Dorval ou d'ailleurs, cela ne nous dérange pas.

[Interprétation]

Mr. Tremblay: This may be right.**M. Horner:** Est-ce que la plupart de vos chauffeurs sont aussi propriétaires de leur voiture ou touchent-ils une commission?**Mr. Tremblay:** Mr. Vincent could answer better than I in this regard. I think that the two...**Mr. Vincent:** Yes, we have taxi drivers and taxi owners.**M. Horner:** Pourriez-vous nous dire quel groupe représente le plus grand nombre au sein de votre association? Est-ce principalement les chauffeurs propriétaires?**M. Vincent:** Les chauffeurs; nous avons plus de chauffeurs que de propriétaires.**M. Horner:** La ville de Montréal a dit au Comité qu'elle était prête à rencontrer la ville de Dorval pour essayer d'établir un permis conjoint. Croyez-vous que ce serait avantageux pour vos chauffeurs, tous vos chauffeurs détiennent-ils un permis de la ville de Montréal ou sont-ils répartis dans toute la région métropolitaine de Montréal?**Mr. Tremblay:** We do not only represent drivers from the City of Montreal. We also represent taxi drivers from the suburbs.**M. Horner:** Si on tient compte de la proposition de la ville de Montréal de faire des arrangements avec la ville de Dorval, ne serait-ce pas un permis commun pour Dorval et Montréal?**M. Tremblay:** Quite honestly, I do not understand your question too well.**M. Horner:** Les autorités de la ville de Montréal ont dit au Comité qu'elles étaient disposées à rencontrer leurs homologues pour en arriver à un permis commun pour les deux régions. Est-ce que cela ne veut pas dire que les taxis du centre-ville se retrouveraient avec 60 autres détenteurs de permis de Dorval, qui pourraient eux aussi prendre des voyageurs et même faire la maraude dans le centre de la ville à Montréal?**Mr. Tremblay:** No objection on our part.**M. Horner:** Vous ne vous opposez pas à ce qu'il y en ait 60 de plus?**Mr. Tremblay:** The taxi drivers who are members of our association are not necessarily from the City of Montreal. Whether they come from Dorval or elsewhere, that does not bother us.

[Text]

Mr. Horner: I have one further question, Mr. Tremblay. You suggest there should be a common stand at the Dorval airport. You heard Mr. Gagnon suggest that this would not be workable because there would be such a line-up of taxis there that few taxi drivers would care to get into the line-up and sit there all day and then maybe be under the gun and get a pretty poor run. Do you really think that would be a problem?

M. Tremblay: Non, nous ne croyons pas que ce soit là un problème, au contraire, nous pensons qu'il sera très facile de garder de 20 à 50 voitures au poste, et qu'ils ne seront pas là très longtemps parce que la circulation est presque continuelle à l'aéroport.

Mr. Horner: Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes. You mentioned before that the Montreal Transportation Commission has a large deficit and therefore you feel they should extend their service to the Dorval airport in order to possibly help defray the deficit. Do you not feel that if they had the opportunity to extend their service to the airport that maybe their deficit would be greater than it is presently?

M. Tremblay: Remarquez que c'est aussi possible, mais si c'est payant pour l'entreprise privée, c'est aussi payant pour un service public.

M. Rock: Vous le pensez vraiment?

Do you think usually when a service is run by the government that it makes a profit? It is usually always in a deficit.

M. Tremblay: En pratique, je suis d'accord avec vous.

M. Rock: C'est la même chose pour l'Hydro-Québec. Aujourd'hui son déficit est de 26 millions, et ses taux augmenteront encore de 10 p. 100. C'est toujours comme ça.

Would you let the members here, know the number of fully paid members that you have to date?

M. Tremblay: Nous avons dépassé les 5,000.

M. Rock: Non, pas le nombre des membres...

The number of members that are fully paid up.

M. Tremblay: Le nombre des membres qui travaillent dans l'industrie du taxi, est-ce ce que vous voulez dire, monsieur Rock?

[Interpretation]

M. Horner: J'ai une autre question, monsieur Tremblay. Vous dites qu'il devrait y avoir un poste en commun à l'aéroport de Dorval. Vous avez entendu M. Gagnon dire que cela ne pouvait se faire parce qu'il y aurait une telle file que peu de chauffeurs de taxi voudraient attendre en file pendant toute la journée et ensuite peut-être avoir un voyage très peu intéressant. Croyez-vous que ce serait un problème?

Mr. Tremblay: No, we do not think that this would be a problem. On the contrary, we think it will be very easy to keep 20 to 50 taxis at the stands and they will not have to wait there very long because traffic is almost continuous at the airport.

M. Horner: Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Vous avez déjà dit que la Commission des transports de Montréal accuse un grand déficit et que, par conséquent, vous étiez d'avis qu'ils devraient étendre leur service jusqu'à l'aéroport de Dorval pour peut-être aider à combler ce déficit. Ne croyez-vous pas alors que, s'ils avaient l'occasion d'étendre leur service jusqu'à l'aéroport, ce déficit serait peut-être plus grand qu'il ne l'est en ce moment?

Mr. Tremblay: This might be possible too, but if it is profitable for private industry, it is profitable for public industry too.

Mr. Rock: Do you really think so?

Croyez-vous que, généralement, un service fourni par le gouvernement soit rentable? Habituellement, c'est toujours déficitaire.

Mr. Tremblay: In practice, I agree with you.

M. Rock: It is the same for Hydro Quebec. Today, its deficit amounts to \$26 million and its rates will be increased by 10 per cent again. It is always the same story.

Pourriez-vous dire au Comité combien vous avez de membres qui ont payé leur pleine cotisation?

Mr. Tremblay: We have gone beyond 5,000.

M. Rock: No, not the number of members...

Le nombre de membres qui ont payé leur cotisation en entier.

Mr. Tremblay: Mr. Rock, do you mean the number of members working in the taxi industry?

[Texte]

M. Rock: Le nombre de membres qui sont en règle.

M. Vincent: Nous avons dépassé les 5,000, monsieur, tous des membres en règle.

M. Rock: Avez-vous des membres de la Cité de Lachine?

M. Vincent: Non, nous avons des signatures mais pas de membres encore.

M. Rock: Et dans Dorval?

M. Vincent: Non, nous en avons parlé avec la *West Island Transportation Ltd.* qui doit se joindre à nous.

M. Rock: Et de Ville Lasalle?

M. Vincent: Je ne crois pas, non.

Mr. Rock: You said before that you have not only Montreal members, but you also have members in the suburban areas. In which municipalities in the suburbs do you have members?

Mr. Tremblay: At the present time we just make the rounds because of Bill 75. Perhaps later on—I do not know—that is why we take all members.

Mr. Rock: Oh yes, I understand your reasons.

M. Tremblay: De la rive Sud par exemple.

M. Rock: Le Mouvement de la libération du taxi, c'est une autre association?

M. Vincent: Oui, monsieur.

M. Rock: Cette association fait-elle concurrence à la vôtre?

M. Vincent: Non; elle l'attaque mais pas nécessairement. Je n'ai aucun commentaire à faire sur le MLT. C'est une association, et il y a la nôtre. Je crois que les deux associations ont le droit de vivre. Je ne suis pas contre.

M. Rock: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci monsieur le président. Monsieur Tremblay, votre association compte 5,000 membres présentement. Est-ce que la majorité des membres désire que tous les taxis aient le droit de venir à Montréal, peu importe d'où ils sont?

M. Tremblay: C'est notre opinion. Nous le croyons sincèrement.

[Interprétation]

Mr. Rock: The number of paid up members.

Mr. Vincent: We have gone over 5,000, and they are all fully paid up members.

Mr. Rock: Do you have any members from the City of Lachine?

Mr. Vincent: No. We have signatures, but no members yet.

Mr. Rock: And from Dorval?

Mr. Vincent: No, we discussed it with the West Island Transportation Ltd. which is supposed to amalgamate with us.

Mr. Rock: And the City of LaSalle?

Mr. Vincent: No, I do not think so.

M. Rock: Vous avez dit plus tôt que vous aviez non seulement des membres dans Montréal, mais aussi dans la banlieue. Dans quelles municipalités de la banlieue avez-vous des membres?

M. Tremblay: En ce moment, nous nous contentons de faire la tournée à cause du Bill 75. Peut-être que plus tard, je ne sais pas, c'est pourquoi nous prenons tous les membres.

M. Rock: Oui, je comprends vos raisons.

Mr. Tremblay: And from the South Shore, for instance.

Mr. Rock: Is the Taxi Liberation Movement another association?

Mr. Vincent: Yes, sir.

Mr. Rock: Does this association compete with your association?

Mr. Vincent: No, it does not necessarily attack our association. I have no comment to make on the TLM. They have their association, we have ours. I think that both associations have a right to live. I am not against them.

Mr. Rock: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you Mr. Chairman. Mr. Tremblay, your association has 5,000 members at the present time. Do the majority of the members want all taxis to be entitled to come to Montreal no matter where they come from?

Mr. Tremblay: This is our opinion. We sincerely believe this.

[Text]

M. Portelance: Sur les 5,000 est-ce que la majorité est de Montréal?

M. Vincent: De Montréal.

M. Portelance: Les 5,000 accepteraient que les taxis de Pointe-Claire ou d'ailleurs viennent ici chercher des clients?

M. Vincent: Actuellement, ils peuvent venir chercher des clients sur appel.

M. Portelance: C'est-à-dire sur le même principe qu'à Dorval, présentement?

M. Vincent: Vous parlez du transport entre municipalités?

Le président: Un instant s'il vous plaît. Répondez un à la fois.

M. Portelance: Présentement les chauffeurs de taxi de Montréal se plaignent du fait qu'ils ne vont à Dorval que sur appel. Ces mêmes gens accepteraient-ils que d'autres viennent ici sur appel.

M. Vincent: Ils ne sont pas capables de les empêcher.

M. Portelance: Bon. Mais accepteraient-ils que d'autres aient, à Montréal, le privilège qu'ils demandent pour aller à Dorval, vos 5,000 membres?

M. Vincent: Vous voulez dire que si quelqu'un appelait à Montréal...

M. Portelance: Non. Présentement vous voulez amener un client à Dorval, et y attendre un autre client pour revenir en ville.

M. Vincent: Pas seulement pour les chauffeurs de Montréal...

M. Portelance: Pour tout le monde.

M. Vincent: Nous voulons plusieurs postes en commun, par exemple un pour les auto-taxis de Montréal, un autre pour ceux de Pointe-Claire, de LaSalle, en spécifiant où vont les voitures qui y sont stationnées.

M. Portelance: Vous voulez diviser l'île en zones

M. Vincent: C'est exact.

M. Portelance: Mais vos membres ne voudraient pas que les autres viennent ici chercher des clients sans appel.

M. Vincent: Sans appel, non.

[Interpretation]

Mr. Portelance: Of the 5,000 are the majority from Montreal?

Mr. Vincent: From Montreal.

Mr. Portelance: These 5,000 would agree to taxis from Pointe Claire or other places coming here to pick up passengers?

Mr. Vincent: At present, they can come in and get clients on call.

Mr. Portelance: On the same principle as at Dorval, at the present time?

Mr. Vincent: Are you speaking about transportation from one municipality to another?

The Chairman: One at a time please.

Mr. Portelance: Right now, Montreal taxi drivers complain because they go to Dorval only on call. Would those same people agree to have others come here on call.

Mr. Vincent: They cannot prevent them from doing so.

Mr. Portelance: All right. But would they agree for others to have the same privilege, in Montreal, that they request to go to Dorval, your 5,000 members?

Mr. Vincent: Do you mean if someone were to call Montreal...

Mr. Portelance: You want to bring in a passenger to Dorval and you want to wait there for another passenger in order to come back to town.

Mr. Vincent: Not only for the drivers in Montreal...

Mr. Portelance: For everyone.

Mr. Vincent: We want to have several common stands, for instance for Montreal taxi cabs, another one for those of Pointe-Claire, LaSalle, indicating the destination of the vehicles parked thereon.

Mr. Portelance: You want to divide the Island into zones?

Mr. Vincent: Yes.

Mr. Portelance: But your members would not agree that others come here for clients without a call.

Mr. Vincent: Without a call, no.

[Texte]

M. Portelance: Très bien.

Dans vos conclusions, au paragraphe (c) de la dernière page de votre mémoire vous dites que vous désirez

donner au public voyageur un service courtois, rapide, efficace et uniforme dont les tarifs sont basés d'après le taximètre et non un service à taux fixe plus ou moins aléatoire.

Mais ce matin la Compagnie Murray Hill, nous a dit que de Dorval à Outremont par exemple, un taxi demande \$5.50, et Murray Hill \$5.25; Montréal-Ouest, \$4 et \$4.25. On voit donc que dans la plupart des cas, Murray Hill a un meilleur prix que le taxi présentement.

M. Vincent: Pour un voyage de l'aéroport de Dorval à Ville St-Michel, Iberville et Jean Talon, Murray Hill demande \$9, et nous, \$7; nous avons la preuve.

M. Portelance: C'est \$6.75 d'après le tableau de Murray Hill qui est affiché à Dorval; le Comité a pris connaissance hier soir de ce qui existe là-bas. Vous dites que les taxis demandent \$7?

M. Vincent: Cela dépend de l'endroit de départ du nord.

M. Portelance: Avez-vous une carte pour ne donner la comparaison?

M. Vincent: Non, je n'ai pas de carte.

M. Portelance: Il serait bon de nous la faire parvenir, avec la liste des prix.

M. Vincent: D'après la ville de Montréal, c'est \$8 du centre de la ville à Dorval.

M. Portelance: Du centre de la ville, on a ici des taux qui sont différents. A partir de la partie est, entre la rue Papineau et le boulevard Pie IX, la rivière des Prairies et le fleuve St-Laurent, le taux de Murray Hill est \$7.75.

M. Vincent: Pardon, monsieur; on a demandé \$9 au coin de Jean Talon et Iberville; deux témoins peuvent l'affirmer.

M. Portelance: Avec un ou plusieurs passagers?

M. Vincent: Que ce soit un, deux ou trois passagers, on demande le même prix. De plus, on ne demande rien pour les bagages qu'on met dans la valise, tandis que Murray Hill a un taux pour les bagages.

M. Portelance: Murray Hill nous disait ce matin, dans leur mémoire, qu'il arrive que les

[Interprétation]

Mr. Portelance: All right. In your conclusions, in paragraph (c) of the last page of your brief, you say:

to give to the travelling public a courteous, rapid, effective and uniform service the rates of which are based according to a meter and not a fixed-rate service which is more or less efficient.

This morning, the Murray Hill firm told us that from Dorval to Outremont, for instance, a taxi charges \$5.50 and that Murray Hill charges \$5.25. To go to Westmount, it is \$5.50 and \$5.25; and to Montreal West, \$4 and \$4.25. Thus we see that in most cases, Murray Hill is cheaper than taxis at the present time.

Mr. Vincent: For a trip from Dorval Airport to Ville St. Michel, Iberville and Jean Talon, Murray Hill charges \$9 and we charge \$7. We have evidence to that effect.

Mr. Portelance: It is \$6.75 according to the Murray Hill schedule posted at Dorval. The Committee was there last evening and we saw what happens there. You say taxis ask \$7?

Mr. Vincent: It depends on where he leaves in the north.

Mr. Portelance: Do you have a map to show me the comparison?

Mr. Vincent: No, I do not have a map.

Mr. Portelance: It might be a good idea to send us one, along with the rates.

Mr. Vincent: According to the City of Montreal, it is \$8 from the centre of town to Dorval.

Mr. Portelance: From the centre of the city, we have different rates here. From the eastern part of the city between Papineau and Pie IX Blvd., Rivière des Prairies and the St. Lawrence River, the rates of Murray Hill are \$7.75.

Mr. Vincent: I'm sorry, but they charge \$9. We have two witnesses who can confirm this.

Mr. Portelance: With one passenger or several?

Mr. Vincent: Whether it be one, two, or three passengers, we charge the same amount. Moreover, we do not charge for baggage in the trunk, whereas Murray Hill does charge for baggage.

Mr. Portelance: Murray Hill was mentioning to us this morning in their brief that

[Text]

bagages ne soient pas avec les passagers. Souvent, un passager arrive sur un avion différent de celui de ses bagages. Murray Hill s'organise alors pour lui transmettre ses bagages au même taux. Je ne vois pas pourquoi il demanderait un surplus.

Il serait bon que vous nous envoyiez ce témoignage. Ce sont des choses que l'on pourrait certainement utiliser à l'avenir.

M. Vincent: Certainement.

M. Portelance: Depuis quand votre association existe-t-elle?

M. Vincent: Depuis 1962. Elle a été interrompue et je l'ai reprise en 1968. Depuis deux mois, nous avons fusionné toutes les petites associations.

M. Portelance: Et vous avez dit tantôt que la majorité des membres sont des conducteurs de taxi et non pas des propriétaires.

M. Vincent: C'est exact.

M. Portelance: Et on leur impose un taux de \$2 par mois ou de \$5 par mois, si c'est après la formation.

M. Vincent: On est en train d'établir un programme d'ensemble. On ne peut pas tout dévoiler, mais la chose est à l'étude.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Tremblay, in the event that a common stand were established at the Dorval airport, do you think it should be supervised by the Department of Transport personnel or supervisors agreed upon by those who make use of the facility?

M. Tremblay: Je recommanderais que ce soit par le ministère des Transports.

Mr. Skoberg: If such were the case, how would you propose to control the drivers or the taxis within your association, that would be making use of a common stand?

M. Tremblay: Puisque la question n'est pas encore réglée, c'est le pourquoi de la suggestion pour un dôme universel. Cela va nous mener plus loin qu'on peut l'imaginer; ça va nous mener à une sorte d'agence unique, si vous voulez, ou à un central téléphonique unique. Il n'y aurait qu'une sorte de taxis, qu'un numéro téléphonique; ce serait une supervision beaucoup plus simple.

[Interpretation]

baggage did not always accompany the passenger. Passengers often arrive on a different aircraft than their baggage, and Murray Hill is organized to have that baggage follow the passenger at the same rate. I do not see why they should charge any additional amount.

It would be a good idea to send us the testimonials you have mentioned. We could certainly use them in the future.

Mr. Vincent: Certainly.

Mr. Portelance: How long has your association been in existence?

Mr. Vincent: Since 1962. It was stopped and I took it over again in 1968. Two months ago all the small associations were amalgamated.

Mr. Portelance: And you mentioned earlier that the majority of the members are taxi drivers and not owners.

Mr. Vincent: That is correct.

Mr. Portelance: And the rate being charged is \$2 per month, or \$5 per month, if it is after the organization.

Mr. Vincent: We are busy establishing our overall program. We cannot reveal everything, but it is under consideration.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Tremblay, s'il y avait un poste en commun à Dorval, comment devrait-on en assurer la surveillance? Avec le personnel du ministère des Transports ou en vertu d'une surveillance convenue par ceux qui utilisent ces services?

Mr. Tremblay: I would recommend that it be by the Department of Transport.

M. Skoberg: Que proposez-vous pour exercer un contrôle des chauffeurs au sein de votre association ou des taxis qui utiliseraient ce poste en commun s'il en était ainsi?

Mr. Tremblay: Since the question has not been settled yet, that is the reason for suggesting a universal dome. This will lead us much further than we might imagine. This will lead us to a kind of sole agency, if you will, or one central switchboard dispatching service. There would be only one type of taxi. There would be only one telephone number to call. It would be much easier from the viewpoint of supervision.

[Texte]

Mr. Skoberg: Do you agree that at this particular time, and until such time as the municipalities resolve their differences insofar as jurisdiction is concerned, that nothing really can be done insofar as Dorval is concerned.

M. Tremblay: Je suis d'accord avec vous. Pas grand-chose peut être fait tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas une solution définitive. Mais, dans l'intervalle, on insiste fortement pour que Murray Hill s'en tienne strictement à son contrat, c'est-à-dire, suivre le parcours prévu par le contrat d'une façon très précise.

Mr. Skoberg: Has your association made any representations to the Quebec Transportation Board in this regard?

M. Tremblay: Nous avons rencontré justement le ministère des Transports il y a environ deux semaines. Nous devions avoir une rencontre conjointe à cet effet avec la province et la cité de Montréal. Comme on l'a dit tout à l'heure, c'est à cause du Bill 75 que les rencontres ont été remises. On aurait sans doute des réponses très concrètes à vous donner. On est un peu embarrassé de ne pas être capable, à cause de cela, de répondre à certaines questions dans le moment.

Mr. Skoberg: And at the same time has your association made official representation to the Department of Transport in Ottawa concerning the facilities at Dorval?

M. Tremblay: Non, pas depuis un mois.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tremblay, you say you have made no representations to Ottawa in the past month. Had you made representations prior to that time?

M. Tremblay: Je pourrais peut-être me corriger. Je dis qu'on n'a pas fait de représentations dans le sens de mémoires ou de rencontres de comités; on a fait des représentations sous forme de télégrammes, par exemple. Je ne voudrais pas qu'on joue sur les mots. Je croyais que vous vouliez savoir si une délégation s'était rendue ou si nous avions présenté un mémoire; non, dans ce sens-là; oui, dans le sens que des appels téléphoniques ont été faits à différentes personnes et que des télégrammes ont été envoyés au ministère des Transports, plus précisément à M. Jamieson.

[Interprétation]

M. Skoberg: Alors, est-ce que vous conviendriez que maintenant et jusqu'à ce que les municipalités puissent résoudre leurs problèmes juridiques, rien ne peut être véritablement fait pour ce qui est de Dorval?

Mr. Tremblay: I agree with you. Not a great deal can be done so long as there is no definite solution. But what we would like to insist a great deal on, in the meantime, is that Murray Hill respect strictly its own contract. That is to say, that it adhere to the route provided for in the contract and very specifically at that.

M. Skoberg: Est-ce que votre association a fait des représentations auprès de la Régie des Transports du Québec à cet égard?

Mr. Tremblay: We met the Department of Transport people about 10 days ago. We were supposed to have a joint meeting to that effect with the province and the City of Montreal. As we said a little while ago, it was because of Bill 75 that the meetings have been postponed. Otherwise we would undoubtedly have very concrete replies to give you. We are a little bit embarrassed not to be able to reply to some questions today because of that.

M. Skoberg: Et en même temps, est-ce que votre association a fait des instances officiellement auprès du ministère des Transports à Ottawa à l'égard de l'équipement à Dorval?

Mr. Tremblay: No, not for the past month.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Tremblay. Vous dites que vous n'avez pas fait d'instances à Ottawa au cours du dernier mois, est-ce que vous en avez fait avant cela?

Mr. Tremblay: I might perhaps correct that. I said we made no representations in the sense of briefs or committee meetings. We did make representations in the form of telegrams, for instance. I do not want to play on words here. I thought you wanted to know whether a delegation went, or whether we presented a brief. No, not in that respect; and yes, in the sense that we did make telephone calls to various people and that telegrams were sent to the Department of Transport, specifically to Mr. Jamieson.

[Text]

Mr. Forrestall: What was the nature of the replies you received from correspondence or telegrams?

Mr. Tremblay: Disons, beaucoup d'encouragement de la part de M. Jamieson quand il a su qu'il y aurait fusion de différentes associations, ce qui rendait le dialogue beaucoup plus facile. Et dans un avenir rapproché, on s'attend...

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Tremblay. You have made some very serious charges this afternoon. You have advised the Committee that Murray Hill has misled us—indeed, they have not told us the truth about their publicized tariff routes, and so on and so forth—and this is what I am referring to. Obviously your representations to Ottawa were on specific matters. What were the specific replies? Mr. Jamieson is a very encouraging man to talk to, but what did he tell you specifically?

Mr. Tremblay: Depuis le mois dernier, j'ai pris la peine de le demander à M. Vincent, nous n'avons pas fait de représentation concernant ce que nous appelons des erreurs, si vous voulez, ou des surcharges de taux. C'est notre intention de le faire, mais on ne l'a pas fait depuis un mois au ministère des Transports à Ottawa. Les représentations ont été faites dans le sens qu'on désirait avoir une rencontre pour éclaircir ce problème. On nous a alors dit qu'un comité parlementaire étudierait la question. On a donc attendu de comparaître devant vous.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we could ask the witnesses to make whatever correspondence they deem is other than personal and confidential available to the Committee so we can satisfy ourselves.

Le président: Est-ce que ce serait possible de le faire parvenir au Comité?

Mr. Vincent: Je vous enverrai des photocopies de cela. Même vos confrères de Toronto vous appuient et c'est à l'étude dans le moment. Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

Mr. Tremblay: Nous n'avons rien de confidentiel, en d'autre termes.

Mr. Vincent: A cause de la fusion que nous avons faite, nous avons énormément de travail. Nous n'avons été avertis que dernièrement que nous venions ici. La preuve, c'est qu'on a dit sur les ondes radiophoniques que

[Interpretation]

Mr. Forrestall: Quelle est la nature de la réponse que vous avez reçue à la suite de ces lettres et télégrammes?

Mr. Tremblay: Let us say, a great deal of encouragement from Mr. Jamieson when he learned that there would be an amalgamation of various associations, which made the dialogue much easier. And in the near future we expect...

Mr. Forrestall: Un instant monsieur Tremblay, vous avez porté des accusations assez graves cet après-midi. Vous avez dit au Comité que la Murray Hill nous avait induit en erreur, qu'elle ne nous avait pas dit la vérité à l'égard de leur taux. C'est à cause de cela que je reviens sur cette question. Vos instances auprès d'Ottawa portaient sur des points précis. Quelles furent les réponses précises que vous avez reçues? Monsieur Jamieson et une personne qui vous met à l'aise lorsqu'on lui parle, mais que vous a-t-il dit spécifiquement?

Mr. Tremblay: Last month, I took the trouble of asking Mr. Vincent. We have made no representations with regard to what we call errors, if you wish, or over-charging. We intended to do so, but we have not done it for the past month to the Department of Transport in Ottawa.

The representations which were made were rather made in the sense that we wanted to have a meeting in order to clarify the problem. We were then told that a parliamentary committee would consider the question. So we you could send it to the Committee?

Mr. Forrestall: Monsieur le président, est-ce qu'on pourrait demander au témoin que la correspondance autre que la correspondance confidentielle soit mise à la disposition du Comité, afin que nous puissions constater par nous-mêmes.

The Chairman: We are wondering whether you could send it to the Committee?

Mr. Vincent: I will send you photostats of that. Even your colleagues in Toronto support you, and this is under consideration at the present time. Does this answer your question, sir?

Mr. Tremblay: We have nothing confidential, in other words.

Mr. Vincent: In view of the amalgamation we have brought about, we have a great deal of work. We were notified only just recently, that we were to appear before you. The proof is that according to what was said over the

Texte]

ous n'étions pas supposés être représentés ici
ans le moment. Qui l'a dit? Je ne le sais pas;
ais, cela a été dit hier encore.

Le président: Cela n'a jamais été porté à ma
onnaissance.

M. Vincent: Je n'étais pas de bonne
umeur. J'ai appelé M. Georges Valade qui
a dit que nous étions sur la liste.

Le président: On est ici pour écouter tous
eux qui sont dans la salle et qui ont un
émoire, même s'ils n'ont pas donné de
témoignages. Il nous fait plaisir de les entendre.

M. Vincent: Je ne blâme pas le Comité,
Monsieur le président. Par contre, j'étais très
déappointé. J'ai appelé M. Valade et il m'a
dit oui. Ensuite, cela a été confirmé par M.
Maxime Guitard, si je ne me trompe pas. Je
ai appelé à deux reprises pour voir si c'était
vrai. Nous n'étions donc pas préparés, puisque
nous avons été avertis à peu près 48 heures à
l'avance.

Mr. Forrestall: Perhaps the witness could
make a representation to Senator Davey's
committee in Ottawa.

I want to come back to this again because I
want to be very sure in my mind about what
you said a moment or two ago. I want to
know if, where it is listed as \$7.75, you can
indeed produce affidavits from people who
were charged \$9. Was that one or two isolated
incidents or do you believe this to be a wide-
spread practice on the part of Murray Hill? Is
that what you were intending to imply?

M. Vincent: Je peux répondre que c'est
assez courant. Je ferai signer les affidavits et
vous en enverrai moi-même des photoco-
pies. Je m'y engage.

Mr. Forrestall: Thank you.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like to
ask a supplementary on this, if I may. Were
these charges made by Murray Hill at the
dispatch office or were the charges made by
the driver when he delivered the passengers?

M. Vincent: Non, par des clients.
The customers made a complaint about that.

Mr. Pringle: I know, but you say there is a
difference in the tariff that is charged by
Murray Hill from what they state on their
published tariff. Is it correct that they are
charging more?

Mr. Vincent: Yes, more.

[Interprétation]

radio, we were not supposed to be represent-
ed here, at this time. I do not know who said
it, but it was said again yesterday.

The Chairman: That was never brought to
my knowledge.

Mr. Vincent: I was not very happy about it,
so I called Mr. Georges Valade to ask him and
he said that we were on the list.

The Chairman: We are here to hear all
those who are in the room and who have a
brief, even though they have not notified us
beforehand. We are pleased to hear them.

Mr. Vincent: I am not blaming the Commit-
tee, Mr. Chairman. On the other hand, I was
very disappointed. I phoned Mr. Valade and
he said, yes. Then it was confirmed by Mr.
Maxime Guitard, if I am not mistaken. I
called him twice to see if it was true. That is
why we were not ready. We were notified
about 48 hours in advance only.

M. Forrestall: Le témoin pourrait faire des
instances auprès du Comité du sénateur
Davey à Ottawa.

J'aimerais revenir sur ce point car je vou-
drais être sûr maintenant qu'à l'égard de ce
que vous avez dit il y a un instant, lorsque
vous nous avez dit que même si le prix affiché
est de \$7.75, que vous pouvez produire des
affidavits de personnes qui ont dû payer \$9.00
pour le trajet; est-ce qu'il s'agirait d'un ou
deux cas isolés ou est-ce que vous croyez que
cette pratique est assez courante de la part de
la Murray Hill? Est-ce là ce que vous vouliez
laisser entendre?

Mr. Vincent: I can reply that it is fairly
current. I will have the affidavits signed and I
will send you photostatic copies myself. I pro-
mise to do this.

M. Forrestall: Merci.

M. Pringle: Monsieur le président, je vou-
drais poser une question supplémentaire si on
me le permet. Est-ce que ces frais ont été
chargés par le bureau du régulateur ou par
les chauffeurs de la Murray Hill lorsque les
passagers étaient rendus à destination?

Mr. Vincent: No, through clients.
... par des clients qui se sont plaints.

M. Pringle: Je sais. Mais vous dites qu'il y
a une différence dans le tarif demandé par la
Murray Hill par rapport au tarif publié dans
leur liste des tarifs. Demandent-ils plus?

M. Vincent: Oui, ils demandent plus.

[Text]

Mr. Pringle: Who is charging more, the office, the dispatcher, the office at Murray Hill or the driver when he delivers the passenger?

M. Tremblay: On ne peut pas répondre à cela, monsieur.

Mr. Vincent: We cannot answer that. We cannot blame Mr. Hershorn who is sitting here; we cannot blame the dispatcher.

Le président: Voulez-vous répondre un à la fois, s'il vous plaît!

Mr. Pringle: Pardon me?

Mr. Vincent: I say that we cannot blame Mr. Hershorn and we cannot blame the drivers or dispatchers, but he got \$9 to go in there, and we proved that.

Mr. Pringle: I think this is a very important point.

Mr. Vincent: It is a very important point.

Mr. Forrestall: The charge is a very grave one. I hope that you can come to some...

Mr. Vincent: Yes. Perhaps it is the driver, perhaps it is the dispatcher, I do not know. We cannot accuse Mr. Hershorn, and I told you that the people paid \$9 to go to Iberville and Jean Talon.

Mr. Forrestall: All right. I just have one further question. I believe you were in the room when a previous witness wanted to make it clear—and I think he did in his own terms, in any event—that it was not Murray Hill that was the cause of the inability, for whatever jurisdictional or other reasons, of taxis that were going to the airport to drop somebody off and pick somebody else up. Did you understand that and do you accept it? In other words, do you or your members believe that it is Murray Hill that is keeping the taxicabs out of Dorval airport, or do you believe that it is a jurisdictional problem?

M. Vincent: C'est plutôt la juridiction.

Mr. Forrestall: In other words, you might simply describe Murray Hill as a business being conducted within certain guidelines imposed upon them by an authority that has the right to impose certain guidelines. Thank you very much.

[Interpretation]

M. Pringle: Est-ce le bureau de la Murray Hill ou le chauffeur lorsqu'il laisse le passager à destination qui demande plus?

Mr. Tremblay: We cannot answer that, sir.

M. Vincent: Nous ne pouvons vous répondre. On ne peut pas blâmer M. Hershorn, qui est ici, et on ne peut blâmer le régulateur.

The Chairman: Please answer one at a time.

M. Pringle: Excusez-moi?

M. Vincent: J'ai dit qu'on ne pouvait pas blâmer M. Hershorn; les régulateurs ou les chauffeurs, mais nous pouvons prouver qu'il a obtenu \$9.

M. Pringle: Je crois que c'est un point très important.

M. Vincent: C'est un point très important.

M. Forrestall: C'est une très grave accusation. J'espère qu'on pourra le préciser...

M. Vincent: Oui. C'est peut-être le chauffeur, c'est peut-être le régulateur, je n'en sais rien. On ne peut pas accuser M. Hershorn mais je vous dis que ces personnes ont dû payer \$9 pour se rendre au coin de la rue d'Iberville et de Jean-Talon.

M. Forrestall: Très bien. Une dernière question. Je pense que vous étiez là quand le témoin précédent voulait établir clairement et je pense qu'il l'a fait, selon ses propres paroles, que ce n'était pas Murray Hill qui empêchait les chauffeurs de taxis de venir à Dorval, mais que c'était bien plus pour des motifs de juridiction, de compétence pour ce qui est des taxis qui allaient à l'aéroport conduire quelqu'un, mais qui ne pouvaient prendre quiconque en charge. Est-ce que vous avez bien compris ce qui a été dit, est-ce que vous acceptez ces précisions? En d'autres mots, croyez-vous, ou est-ce que vos membres croient que c'est la Murray Hill qui empêche les taxis d'aller à l'aéroport de Dorval ou croyez-vous qu'il s'agit d'une question de compétence, de juridiction.

Mr. Vincent: It is rather a question of jurisdiction.

M. Forrestall: En d'autres mots, vous pourriez décrire la Murray Hill comme étant simplement une entreprise qui fait son travail suivant certaines directives qui lui sont imposées par une autorité qui a le droit d'imposer certains principes directeurs. Merci beaucoup.

[Texte]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. I just have one question. Is the membership of the association that you represent comprised of any chauffeurs or owners who are affiliated with either Diamond or Veterans Taxi Association?

M. Tremblay: Oui, nous avons déjà répondu que ce peut être l'un ou l'autre, ou les deux ou la fois.

M. Vincent: Tous nos membres ne font pas partie d'une seule association. Un peu toutes les compagnies ou associations de taxis sont représentées chez nous. Nos membres ont le droit de travailler avec n'importe quelle association. Ce sont les chauffeurs que nous représentons et non les propriétaires.

Mr. Mazankowski: Would you say that a fairly large portion of your membership consists of members who are associated with Diamond and Veterans? It seems to be a fairly large organization.

Mr. Vincent: Yes.

Mr. Mazankowski: Are you in a position to say what percentage?

Mr. Vincent: We have drivers who work for Diamond, for Veterans, for LaSalle—for everybody. We only represent drivers.

Mr. Mazankowski: Specifically referring to Veterans and Diamond, would you say that 50 per cent of your membership was comprised of drivers who are members of or associated with either of those two companies?

Mr. Vincent: No.

C'est très dispersé.

It is divided. We do not have more in Diamond or in LaSalle.

Mr. Mazankowski: Thank you very much.

Le président: Monsieur Trudel a une question supplémentaire à poser.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Je voudrais demander au témoin si son association a une charte, actuellement.

M. Vincent: Oui, monsieur.

M. Trudel: Émise par qui?

M. Tremblay: Elle est enregistrée en vertu de la Loi des syndicats professionnels de la province de Québec.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président. Je n'ai qu'une seule question à vous poser. Je me demandais si les membres de votre association que vous représentez, comprennent les chauffeurs ou les propriétaires qui sont affiliés soit à la Diamond ou aux Vétérans.

Mr. Tremblay: Yes, we have already said that it may be one or the other, or both.

Mr. Vincent: All our members are not affiliated to a single association. Practically all taxi associations are represented in our group. Our members are entitled to work with any association whatsoever. It is the drivers we represent, not the owners.

M. Mazankowski: Croyez-vous qu'une bonne partie de vos membres sont des membres associés aux compagnies de taxis *Diamond et Veterans*? Il semble que c'est une organisation assez importante?

M. Vincent: Oui.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous dire quelle proportion?

M. Vincent: Nous avons des chauffeurs qui travaillent pour *Diamond*, pour *Veterans*, pour Lasalle, pour tout le monde. Nous ne représentons que des chauffeurs.

M. Mazankowski: Pour ce qui est des compagnies *Veterans* et *Diamond*, pouvez-vous dire que cela représente environ 50 p. 100 de l'ensemble de vos membres qui sont chauffeurs pour ces associations?

M. Vincent: Non.

It is pretty well divided.

C'est réparti moitié-moitié. Nous n'avons pas plus de chauffeurs qui travaillent pour Diamond que pour Lasalle.

M. Mazankowski: Merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Trudel has a supplementary question.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the witness whether his association has a charter at the present time.

Mr. Vincent: Yes, sir.

Mr. Trudel: Issued by whom?

Mr. Tremblay: It is registered under the professional Trade Unions Act of the Province of Quebec.

[Text]

M. Trudel: Monsieur Tremblay, on vous a vu à la télévision, la semaine dernière, je crois.

M. Tremblay: C'est possible.

M. Trudel: Vous avez alors fait une déclaration, et je tiens à être corrigé si ce n'est pas exact. Vous avez dit que votre association comptait vingt membres qui avaient payé leur cotisation.

M. Tremblay: Pardon, 20 membres?

M. Trudel: Oui.

M. Tremblay: Non, je ne me rappelle pas avoir fait une telle déclaration.

M. Trudel: Vous rappelez-vous de la réponse que vous avez donnée quand on vous a demandé combien des membres de votre association étaient en règle ou avaient payé leur cotisation?

M. Tremblay: Je ne pense pas que la question m'ait été posée. A la télévision?

M. Trudel: A la télévision, oui.

M. Tremblay: Pas que je me souviennais parce que je ne suis pas passé à la télévision depuis deux semaines.

M. Trudel: Il est possible que ça se soit produit il y a deux semaines.

M. Tremblay: Nous avons donné une conférence de presse il y a à peu près trois semaines, justement lors de la fusion des différentes associations. La question dont vous parlez portait probablement sur l'affiliation à notre association, et j'ai dû répondre non pas vingt mais quinze membres. Une association doit d'abord payer les cotisations de quinze de ses membres, pour faire partie de la Fédération, qu'elle ait cent, cinq cents ou mille membres. La cotisation est de \$2 par personne, soit \$30 au minimum, par association, si elle existe. J'ai pu faire cette réponse, mais je ne me rappelle pas d'avoir parlé de vingt membres.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. M. Vincent a parlé d'infractions, et il a dit qu'il était prêt à envoyer ou à déposer... J'aimerais qu'au lieu d'en parler seulement, il dépose les documents en question ou qu'il nous les fasse parvenir le plus tôt possible.

M. Vincent: J'ai accepté, tout à l'heure, de vous expédier tous les documents possibles.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

[Interpretation]

Mr. Trudel: Mr. Tremblay, you were on television last week, I believe.

Mr. Tremblay: Possibly.

Mr. Trudel: You made a statement at that time, and please correct it if I am wrong. You said you had 20 members who had paid their dues.

Mr. Tremblay: I beg your pardon, 20 members?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Tremblay: No, I do not recall having made such a statement.

Mr. Trudel: Do you remember the answer you gave when you were asked how many members of your association had paid their dues?

Mr. Tremblay: I do not think the question was put to me. On television?

Mr. Trudel: Yes, on television.

Mr. Tremblay: Not that I remember, because I have not been on T.V. for two weeks.

Mr. Trudel: It could have been two weeks ago.

Mr. Tremblay: We had a press conference about three weeks ago precisely, when the amalgamation of the various associations took place. The question you are referring to probably dealt with affiliation with our association, and I must have answered not 20, but 15 members. An association which wants to join the Federation first has to pay for the equivalent of 15 members, whether it has 100, 500 or 1,000 members. Since the dues per person amount to \$2, that means a minimum of \$30 per association, if it exists. I might have said that, but I do not recall having mentioned 20 members.

Mr. Trudel: One last question, Mr. Chairman. Mr. Vincent mentioned violations, and he said he was ready to send on to table... What I would like is that instead of only talking about it, he would table the documents concerned or have them sent to us as soon as possible.

Mr. Vincent: I agreed, a little while ago, to send you all possible documents.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

Le président: Monsieur Pringle.

Mr. Pringle: I just have one question. In one of the briefs that we received a statement was made relative to taxis at Dorval airport. The statement was that cruising taxis account for a considerable number of pickup passengers at the airport even though it is against the law. In this connection the suggestion was made—and this is somewhat similar to a charge that you made, although it was not verified, it was just stated—that the price charged unsuspecting passengers going into Montreal, could be as high as \$12 to \$14 by cruising taxis. Are you aware of this and is there any possibility that your members could be involved?

M. Tremblay: Personnellement, je ne suis pas au courant.

Mr. Vincent: I did not hear anything about that. I will tell you right now that if someone will make a complaint and sign his name to it that we will give that right away to the City of Montreal and his pocket number will be suspended immediately.

Mr. Pringle: So as far as you are concerned you would be prepared to discipline one of our members if you had proof that this had happened?

Mr. Vincent: That is right.

Mr. Pringle: But you are not particularly aware of this situation?

Mr. Vincent: That is right.

Le président: Vu qu'il n'y a pas d'autres questions, messieurs, je remercie M. Tremblay, M. Vincent ainsi que M. Béland.

Nous prendrons maintenant connaissance du mémoire du Syndicat des propriétaires-unis du taxi, et je demanderais à M. Claude Béland, avocat, M. Yvon Richard, le président du Syndicat des propriétaires-unis du taxi, ainsi qu'à M. Donatien Grégoire, directeur du Syndicat, de s'approcher. M^e Claude Béland va nous donner un résumé de son mémoire. Monsieur Béland.

M. Claude Béland (avocat, Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, Malgré que...

Le président: Voulez-vous attendre un instant?

Yes, there is a copy here. I am sorry, it could have been distributed before.

[Interprétation]

The Chairman: Mr. Pringle.

M. Pringle: Je n'ai qu'une seule question. Un des mémoires que nous avons reçu contenait une déclaration portant sur les taxis à l'aérogare de Dorval. La déclaration était la suivante: les taxis en maraude cueillent un nombre considérable de voyageurs à l'aéroport même si cela est contraire à la Loi. A cet égard, on a fait la suggestion suivante, à savoir que, tout comme vous l'avez dit vous-même dans une des accusations que vous avez faites, le prix exigé d'un passager confiant qui veut se rendre à Montréal pouvait atteindre \$12 à \$14. En êtes-vous au courant? Est-ce qu'il se pourrait que vos membres soient en cause?

Mr. Tremblay: Personally, I do not know anything about it.

M. Vincent: Non, je n'en sais rien.

Je vous dirais immédiatement que si quelqu'un formule une plainte et signe un affidavit, nous le transmettrions immédiatement à la Ville de Montréal pour que cette dernière suspende le permis du chauffeur incriminé.

M. Pringle: Donc en ce qui vous concerne, vous seriez prêt à prendre des mesures disciplinaires envers un de vos membres si l'accusation était prouvée.

M. Vincent: C'est exact.

M. Pringle: Mais vous n'êtes pas au courant d'une telle situation?

M. Vincent: C'est exact.

The Chairman: In view of the fact there are no other questions, I will thank Mr. Tremblay, Mr. Vincent and Mr. Béland.

And now we shall now deal with the brief from the United Taxi Owners Syndicate of Montreal and I would ask Mr. Claude Béland, lawyer, as well as Mr. Yvon Richard, President of the Syndicate of the United Taxi Owners, to come forward along with Mr. Donatien Grégoire who is a director of the Syndicate. Mr. Claude Béland will give us a summary of his brief. Mr. Béland.

Mr. Claude Béland (Legal Counsel, United Taxi Owners Syndicate of Montreal): Mr. Chairman, and members of the Committee. In spite of...

The Chairman: Would you just wait one moment, please?

Oui, il y a des exemplaires disponibles. Je m'excuse, on aurait dû vous les donner avant.

[Text]

Mr. Forrestall: Do we need a motion to include the last brief as well as this one so we can get a translation of them? They were not read into the record and I think they should be included.

The Chairman: Yes, I think it would be in order to have a motion to print both the one we have just heard as well as this one.

Mr. Forrestall: I so move.
Motion agreed to.

Le président: Monsieur Béland.

M. Béland: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, comme vous pouvez le constater, notre mémoire est déjà un résumé, mais après que vous ayez entendu tellement de mémoires, je pense que je peux simplement vous donner quelques points essentiels au nom du Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal.

A la première page, comme vous pouvez le constater, nous parlons de l'organisation professionnelle, et comme plusieurs questions à ce sujet ont été posées à l'association qui a précédé, j'aimerais faire tout de suite une distinction: Lorsque des associations de taxis comme «Diamond», «Lasalle», «Veterans» vous disent qu'elles représentent 2,000 ou 3,000 propriétaires de taxis, c'est pour le service qu'elles les représentent; elles sont formées d'actionnaires qui, eux, ont investi de l'argent dans cette entreprise commerciale. Mais leurs membres sont des clients, ce sont des gens qui paient une cotisation en retour de services: service de téléphone, service de stationnement, service de publicité, etc. Donc, ces associations s'occupent du service. C'est pour cette raison que d'autres organismes viennent ici, et représentent les clients au point de vue professionnel.

Le Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal rassemble des clients de chacune des associations de service dans une association professionnelle. Il est évident que si vous additionnez le nombre de membres de toutes les associations qui sont venues devant vous, vous allez dépasser le nombre de propriétaires de taxi qui existent à Montréal. Mais nous ne venons pas devant vous comme association de service, nous représentons certains propriétaires de taxi, au point de vue organisation professionnelle. Ainsi, le Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal est souvent appelé à négocier, avec les associations de service, des questions de contrat, de service. Donc, de temps en temps nous

[Interpretation]

M. Forrestall: Est-ce que nous avons besoin d'une motion pour inclure le dernier mémoire, ainsi que celui-ci. Si c'est nécessaire, je vais certainement demander qu'on inclue ces documents étant donné qu'on ne les a pas lus au cours des délibérations.

Le président: Oui, je crois qu'il serait normal d'avoir une motion visant à imprimer les documents que nous venons d'entendre parler ainsi que ce dernier document.

M. Forrestall: Je propose.
La motion est adoptée.

The Chairman: Mr. Béland.

Mr. Béland: Mr. Chairman, and members of the Committee. As you can see, our brief is already pretty well summarized, but after hearing so many briefs I think I shall simply give you some of the essential points on behalf of the United Taxi Owners Syndicate of Montreal.

On the first page, as you will see, we speak of the professional organization, and as a great many questions were asked in this regard to the Association which preceded us, I should immediately like to make a distinction and that is that when taxi associations like Diamond, Lasalle and Veterans come here and tell you that they represent 2,000, or 3,000 taxi owners, they represent them from the service point of view; they are made up of shareholders who have invested money in this commercial undertaking. But their members are clients, in other words, people who pay dues in return for services, such as telephone service, parking service, publicity, and so on. Thus these associations deal with service. That is why you have other organizations which come before you, and represent clients from the professional point of view.

The United Taxi Owners Syndicate of Montreal groups clients from each of the service associations into a professional association. So if you count up all the associations which came before you, of course, then you are going to exceed the number of taxi owners which exist in Montreal. But when we come before you it is not as a service association. We are here on behalf of certain taxi owners to represent them from the professional point of view of their professional organization. Hence, the United Taxi Owners Syndicate of Montreal is often called upon to negotiate with the service organizations to negotiate questions of contracts, and of service. Thus once in a while, we are in opposition to each

[Texte]

sommes en opposition. Je pense que ça explique un peu les questions qui ont été posées tout à l'heure.

La réaction des propriétaires de taxi devant la situation à Dorval, nous l'avons expliquée dans la deuxième page. C'est une réaction normale d'une personne qui gagne sa vie en faisant un commerce mais qui constate qu'une source importante de sa clientèle est donnée en exclusivité à une entreprise qui ne fait pas de commerce de taxi mais celui d'automobiles de louage.

Or, la première réaction est de trouver anormal qu'un centre de clientèle aussi important que l'aéroport leur soit fermé. Ce qu'ils trouvent encore plus anormal, c'est que lorsque le propriétaire de taxi de Montréal, faisant son devoir, va à l'aéroport pour conclure un client, il est espionné, surveillé par les agents fédéraux. Ceux-ci vont non seulement lui émettre une sommation et le traîner devant la Cour municipale de Dorval s'il prend un passager, mais souvent, et je regrette de ne pas avoir les dossiers de causes que j'ai eu à plaider moi-même devant la Cour municipale de Dorval, ce sont les agents fédéraux eux-mêmes, qui, déguisés en voyageurs, montent dans les taxis de Montréal pour pouvoir les poursuivre. Ensuite, le propriétaire de taxi qui a osé prendre un passager à bord est brimé dans ses droits. C'est la réaction du propriétaire de taxi devant cette situation.

Pour arrêter cette réaction, nous avons fait les suggestions que vous trouverez à la page 4. Nous suggérons qu'un service de taxi soit installé à l'aéroport en plus d'un service d'automobiles de louage et d'un service d'autobus, ce qui n'exclut donc pas le service actuellement donné par Murray Hill.

Nous voulons, en deuxième lieu, que les choix qui s'offrent à eux soient clairement indiqués aux passagers: des taxis, des automobiles de louage ou des autobus. Actuellement, les passagers qui arrivent à Dorval ne peuvent être desservis par un taxi: il n'y pas d'affiche, pas d'annonce à cet effet.

Nous suggérons, pour permettre ce service, qu'un poste en commun soit installé et, pour assurer le service, nous suggérons que le contrôle soit fait par un inspecteur, comme à la Gare Centrale de Montréal ou dans les grands hôpitaux, de façon que l'inspecteur puisse appeler des voitures de Montréal en cas de besoin ou puisse avertir les chauffeurs s'il y en a trop qui attendent. Cet inspecteur serait payé par l'ensemble des associations de services, au prorata de leurs membres ou, si le système n'est pas commode, par les usagers eux-mêmes, c'est-à-dire par les chauffeurs de

[Interprétation]

other. I think this can explain somewhat some of the questions asked a little while ago.

The reaction of taxi owners in the face of the situation at Dorval has been explained on page 2 of our brief. It is a normal reaction on the part of a person who earns his living through a business, but who notes that an important source of his clientele is given exclusively to an undertaking which is not in the taxi business, but which is in the car for hire business.

Now, the first reaction is to find it abnormal that a source of clientele as important as the airport is closed to them. What they find even more abnormal is that when the taxi owner in Montreal, in the course of his duty, goes to the airport in order to take a client there, he is spied on by federal agents. The latter will not only give him a summons and bring him before the Municipal Court in Dorval if he picks up a passenger, but often—and I am sorry I do not have the files here on the cases I had to plead myself in Municipal Court in Dorval—it is the federal agents themselves who, disguised as travellers, get into Montreal taxis in order to make a case against them. And then a taxi owner who dares to pick up a passenger sees his rights being tampered with. This is the situation of taxi owners faced by this situation.

To stop this reaction we have made suggestions which you will find on page 3 of the brief. We suggest that a taxi service be established at the airport in addition to an automobile rental service and a bus service, which therefore does not exclude the service now being given by Murray Hill.

Secondly, we want the available choice to be very clearly indicated for the passengers, i.e. taxis, for-hire cars, or buses. At the present time passengers who arrive at Dorval cannot be served by taxi; there is no sign, no announcement to this effect.

We suggest, in order to allow this service, that a common stand be established and, to assure service, we suggest that control be exercised by an inspector, like at the Montreal Central Station, or in the large hospitals, so that the inspector can call vehicles from Montreal as he needs them, or can warn the drivers if there are too many who are waiting. This inspector would be paid by the service associations as a whole, in proportion to the number of their members, or if this system is not a convenient one, by the users themselves, that is the taxi drivers through park-

[Text]

taxis, au moyen de parcomètres comme dans les parcs de stationnement où chaque propriétaire de taxi pourrait déposer le coût de stationnement à l'aéroport.

Je pense que ce système, monsieur le président, devrait s'appliquer seulement aux taxis de Montréal et de Dorval. Je dis Montréal parce qu'il est évident que l'aéroport est construit et existe en fonction de Montréal. Et, je dis Dorval, parce que l'aéroport est sur leur territoire. Je pense qu'ainsi, on réglerait la question juridique qu'on discute depuis plusieurs jours, et l'on mettrait fin à tous ces prétendus arguments des petites municipalités environnantes qui prétendent avoir des droits sur les passagers de Dorval.

Je suis à votre disposition, ainsi que MM. Richard et Grégoire.

The Vice-Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Béland, is it not?

Mr. Béland: Yes.

Mr. Skoreyko: Mr. Béland, I would like to ask you only one or two questions. Time is running out and I think we have more briefs to be heard today. You mentioned rather interesting statements I thought, and again they were directed at the big, bad government in Ottawa. You said taxi drivers were, in fact, being spied on and I think you said, "by federal agents who are disguised as passengers".

I wonder if you could tell me, Mr. Béland, precisely what the purpose is of the spying; what department of the federal government is involved, and do you have any proof that these are, in fact, federal agents directed by Ottawa, or DOT, to do this kind of thing?

M. Béland: Monsieur le président, j'ai dit tout à l'heure que j'avais moi-même plaidé des causes de cette nature devant la Cour municipale de Dorval. Le principal témoin, celui qui était monté dans le taxi et qui avait demandé d'être conduit en dehors du territoire de l'aéroport, était un agent fédéral. Et comme il est interdit de faire...

Mr. Skoreyko: Pardon me, Mr. Béland. Before you go any further, could you tell me what jurisdiction or what right or authority has a federal agent to spy on anyone, particularly when these regulations are municipal matters?

M. Béland: C'est parce que c'est sur le territoire de l'aéroport, propriété du gouverne-

[Interpretation]

ing meters as in parking lots where each taxi owner would be able to deposit the cost of parking at the airport.

I think that this system, Mr. Chairman should apply only to Montreal taxis at Dorval taxis. I say Montreal because it is evident that the airport has been constructed and exists in relation to Montreal, and I say Dorval because the airport is located on their territory. I think that the legal problem we have been talking about since a couple of days would be settled, and we would settle the arguments of the small surrounding municipalities which claim to have rights over Dorval passengers.

I am at your disposal, and so are Mr. Richard and Mr. Grégoire.

Le vice-président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Merci, monsieur le président. Monsieur Béland?

M. Béland: Oui.

M. Skoreyko: Monsieur Béland, je voudrais simplement vous poser une ou deux questions. Le temps passe et je crois que nous devons entendre d'autres mémoires aujourd'hui. Vous avez fait des déclarations assez intéressantes, à mon avis. Une fois de plus elles étaient dirigées vers le mauvais gouvernement d'Ottawa. Vous avez dit que les chauffeurs de taxi étaient sous la surveillance d'agents du gouvernement fédéral qui se déguisaient en passagers.

Pourriez-vous me dire, monsieur Béland, exactement quel est le but de cet espionnage? Quel ministère fédéral est en cause? Avez-vous des preuves qu'il s'agit d'agents du fédéral qui font vraiment ce genre de travail et qui reçoivent leurs directives d'Ottawa ou du ministère des Transports?

Mr. Béland: Mr. Chairman, I said a little while ago that I had myself personally pleaded cases of the type before the Municipal Court in Dorval. The main witness, the one who had gotten into the taxi and who had asked to be taken outside the territory of the airport, was a federal agent. And as it is forbidden...

M. Skoreyko: Je m'excuse, mais avant que vous ne poursuiviez, monsieur Béland, pourriez-vous me dire en vertu de quelle compétence, en vertu de quelle autorité, un agent fédéral peut-il espionner quiconque, surtout lorsqu'il s'agit de règlements municipaux?

Mr. Béland: It is because it is on the territory of the airport which is federal property

(Texte)

ment fédéral. La police de Dorval n'ayant pas juridiction sur le territoire de l'aéroport, la surveillance se fait à ce moment-là par les agents fédéraux. Les propriétaires de taxis sont alors traduits devant les tribunaux par des agents de la Gendarmerie royale.

Mr. Skoreyko: Then you are answering my question simply by saying what I asked you. First of all, "spied on whom"? You say you acted as defence counsel for one who had been charged.

Mr. Béland: Right.

Mr. Skoreyko: Second, you maintain that the federal agent was an RCMP officer operating under the direction of DOT. Is that it?

Mr. Béland: That is what he said in court.

Mr. Skoreyko: That is what he said in court. That is very interesting; I did not know that. I can assure you that we will find out.

Mr. Béland, just one other question now. This inspector that you propose for a common stand, I think you said that he would be representing all the taxi drivers in Montreal who would participate in this common stand. How would you come to a mutual agreement in view of the visible unrest?

M. Béland: Monsieur le président, je vous ferai remarquer que le service en commun existe déjà dans le territoire de la ville de Montréal, à plusieurs endroits. Je pense que le meilleur exemple qu'on puisse donner, c'est le service par taxis qui a été fourni au moment de l'Exposition internationale de 1967, service qui était en partie sur un territoire fédéral et en partie sur un territoire municipal. Le service de taxis était en commun. Tous les taxis, peu importe s'ils étaient de Lasalle, Diamond, Veterans ou autres, pouvaient venir prendre des passagers à l'Exposition internationale. Et nous avons donné, je pense et je le dis en toute humilité, un service très adéquat. La circulation à l'Exposition internationale était certainement supérieure à ce qui se fait à Dorval.

Mr. Skoreyko: Unless you had an inspector then, Mr. Béland, you have evaded my question. I said, "who would this inspector be; how would you appoint him, and how could you get unanimity or agreement on one person." Presume it were me that you were going to appoint as an inspector. How would you get agreement from 5,000 operators in this area?

[Interprétation]

Since the Dorval police does not have jurisdiction over the airport territory, the supervision is carried on by federal agents. Then the taxi owners are taken to court by the RCMP agents.

M. Skoreyko: Alors, vous répondez simplement en me répétant ma question. Tout d'abord qui espionne-t-on? Vous dites vous-mêmes que vous avez agi comme avocat de la défense pour un de ceux qui avaient été accusés.

M. Béland: C'est exact.

M. Skoreyko: Vous maintenez que l'agent fédéral était un officier de la Gendarmerie royale qui avait reçu des directives du ministère des Transports.

M. Béland: C'est ce qu'il a dit devant les tribunaux.

M. Skoreyko: C'est ce qu'il a dit en cour. C'est très intéressant, je ne le savais pas. Je peux vous donner l'assurance que nous verrons ce qu'il en est.

Monsieur Béland, une autre question. Vous avez dit, je pense, que cet inspecteur que vous envisagez pour un poste en commun, représenterait tous les chauffeurs de taxis de Montréal qui participeraient à ce poste en commun. Comment pouvez-vous en arriver à une entente mutuelle vu le malaise actuel.

Mr. Béland: Mr. Chairman, I would like to point out that common service already exists in the territory of the City of Montreal at several locations. I think the best example we can give would be the taxi service which was given at the time of Expo '67, which was partially on federal property and partially on municipal property. The taxi service was on a common basis. All taxis, no matter whether they were Lasalle, Diamond or Veterans or others, could come to the international exhibition to pick up passengers, and I think we gave, I say this in all humility, very adequate service. The traffic at Expo was certainly much greater than what exists at Dorval.

M. Skoreyko: A moins qu'il n'y ait un inspecteur, monsieur Béland, vous avez évité ma question. Qui serait l'inspecteur? Comment le désigneriez-vous? Comment pouvez-vous obtenir l'unanimité sur une personne? Disons, qu'on me désigne, moi; comment ferez-vous pour obtenir l'accord de 5,000 chauffeurs dans cette région?

[Text]

Mr. Béland: A compter du moment où le ministère fédéral déclare qu'il y aura un poste de taxis en commun et qu'il ne sera donné ni à Diamond, ni à Lasalle, ni à Veterans, à compter de ce moment-là, toutes les associations sont intéressées à ce que leurs taxis puissent aller là. C'est à leur avantage de s'unir pour trouver, choisir, payer un inspecteur qui assurera un contrôle adéquat. Autrement, si le contrôle n'est pas donné, le poste en commun disparaîtra et aucune association ne pourra desservir Dorval. Je pense que c'est dans leur intérêt de s'entendre pour choisir un inspecteur en permanence qui sera payé au prorata de leurs membres.

Mr. Skoreyko: The inspector that you are talking about would probably have to be somebody really honest, like someone from the Province of Alberta. You would advertise for him, would you?

He would have to treat everybody fairly, Mr. Chairman, and this is the point.

Mr. Béland: Je pense qu'à ce point de vue-là, l'ordre s'établit par l'ordre d'arrivée au poste. Je pense que l'inspecteur n'a pas de juridiction pour donner préférence à quelqu'un. Premier arrivé, premier servi!

Mr. Skoreyko: I see. Thank you, Mr. Béland. I have a final question, and this should only take a minute. You pointed out that you would take full responsibility for baggage and parcels that might be lost and we would settle the claim. You propose to set up a fund for the common taxi operators that would...

Mr. Béland: Non, monsieur le président. Je pense que j'ai été mal compris. C'est l'alternative. Si la solution de faire payer l'inspecteur par les associations n'est pas acceptée, j'ai suggéré que les propriétaires de taxis, qui feraient usage du poste en commun, déposent l'argent dans un parcomètre pour défrayer le coût de l'inspecteur qui assurerait le service. Je n'ai pas parlé de bagages.

Mr. Skoreyko: Thank you. I promised to be short, Mr. Chairman. Thank you, very much.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Béland, how many taxi owners are there in your Association at this time?

Mr. Béland: 225 à peu près, ce qui représente environ 800 taxis.

[Interpretation]

Mr. Béland: When the federal Department states that there will be a common taxi stand which will not be given to either Diamond, Lasalle or Veterans, then from that point on all associations will be interested in their taxis being able to go there. It is to their advantage to unite in order to find, and choose and pay for an inspector who would assure adequate control. Otherwise, if there is no control, the common stand will disappear, and no association will be able to serve Dorval. I think it is in their interest to agree on the choice of a permanent inspector, who would be paid on a pro rata basis according to their membership.

Mr. Skoreyko: Cet inspecteur dont vous parlez devra être quelqu'un d'absolument honnête, quelqu'un venant de l'Alberta, disons. Vous cherchiez des candidats alors, je suppose?

Il lui faudrait traiter tout le monde d'une façon juste et équitable, monsieur le président, et c'est là le problème.

Mr. Béland: I think that the order would be established in terms of «first come, first served» at the stand. I do not think the inspector would be entitled to favour one over the other. In other words, first come first served!

Mr. Skoreyko: Je vois, merci. Une dernière question, monsieur Béland. Une minute seulement. Vous avez signalé que vous assumeriez pleine responsabilité pour les bagages qui pourraient être perdus et que vous régleriez toutes les réclamations. Est-ce que vous vous proposez d'établir un fonds...

Mr. Béland: No, Mr. Chairman. I think I was misunderstood. It is the alternative. If the solution of having the inspector paid through the associations is not accepted, I suggest that the taxi owners who use the common stand, deposit money into a parking meter in order to pay for the cost of an inspector who would ensure the service. I did not speak of baggage.

Mr. Skoreyko: Merci. J'avais promis d'être bref, monsieur le président. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Béland, combien de propriétaires de taxis font partie de votre Association en ce moment?

Mr. Béland: About 225, which represents approximately 800 taxis.

[Texte]

Mr. Skoberg: And how many of these owners are drivers of their own cars?

M. Béland: Ils sont seulement propriétaires. Nous n'avons pas de chauffeurs.

Mr. Skoberg: There is another point you made. I presume that you consider yourself more or less the employer in this over-all set-up, even though you do not employ anybody.

M. Béland: Nous sommes les employeurs, c'est vrai. Nous engageons des chauffeurs.

Mr. Skoberg: You do hire drivers?

Mr. Béland: Exactly.

Mr. Skoberg: Then how many drivers are you hiring for the number of cars? The exact number that just gave me, 225?

Mr. Béland: No, but as the syndicate here we are representing the owners only. We are hiring drivers to operate some of our taxis, but as a union we have only taxi owners as members.

Mr. Skoberg: Getting back to this, if there were a common stand you suggested that this inspector could be paid for by the service organizations. I presume the service organization you are referring to would be the union of drivers, the MLT and the other service organizations.

Mr. Béland: There would be Diamond, LaSalle, Veteran's, and all the other associations in Montreal. There are about 58 of them.

Mr. Skoberg: You started out by differentiating between the professional organization such as yours and the service organization, which is the union of drivers. I just wanted to clear that point.

Is your Association in agreement with franchises being given at other locations in the City of Montreal and Dorval?

Mr. Béland: Oh, sure; certainly.

Mr. Skoberg: You are quite in agreement with that?

Mr. Béland: Absolutely.

Mr. Skoberg: Are a good number of the taxi companies now in existence members of your Association?

Mr. Béland: No; we have only individuals as members.

[Interprétation]

M. Skoberg: Combien de ces propriétaires conduisent leur propre voiture?

Mr. Béland: There are only the owners. We have no drivers.

M. Skoberg: Vous avez fait une autre déclaration. Je présume que vous vous considérez plus ou moins comme un employé de votre association, même si vous n'avez aucun employé.

Mr. Béland: Yes, that is true, we are the employers. We hire drivers.

M. Skoberg: Vous engagez des chauffeurs?

M. Béland: C'est juste.

M. Skoberg: Combien y a-t-il de chauffeurs pour ce nombre de voitures. S'agit-il de ce nombre que vous venez de mentionner, 225?

M. Béland: Non, en tant que syndicat nous représentons simplement les propriétaires. Nous embauchons des chauffeurs pour conduire certains de nos taxis. Mais en tant que syndicat, nos membres sont tous propriétaires de taxis.

M. Skoberg: S'il y avait un poste en commun, vous dites que cet inspecteur pourrait être payé par les organisations de service. J'imagine que cette organisation dont vous parlez serait le syndicat des chauffeurs, le mouvement de libération du taxi ou d'autres organisations de service.

M. Béland: Ce serait Diamond, LaSalle, les Vétérans et toutes les associations de Montréal et je pense qu'il y en a environ 58.

M. Skoberg: Vous avez d'abord établi une distinction entre l'organisation professionnelle comme la vôtre et une organisation de service qui est un syndicat de chauffeurs. Je voulais juste éclairer ce point. Est-ce que votre association est favorable à l'idée de donner une franchise ou d'autres emplacements de Montréal et de Dorval?

M. Béland: Oui, sûrement.

M. Skoberg: Vous êtes parfaitement d'accord?

M. Béland: Oui, absolument.

M. Skoberg: Est-ce que la plupart des compagnies de taxis existantes sont membres de votre association?

M. Béland: Non, ce sont les individus qui sont membres.

[Text]

Mr. Skoberg: Are the West Island part of your Association?

Mr. Béland: No; we have only taxi owners from Montreal: Veteran's, Diamond, Lasalle and Independent.

Mr. Skoberg: They are all in Montreal.

Mr. Béland: Right.

Mr. Skoberg: When you go to the Dorval airport now, how do you substantiate to an inspector if one does approach you that that passenger is for that car; that he has called for that specific taxi?

M. Béland: Non, je pense que lorsqu'on installe un service de taxis en commun, la règle qui s'applique à ce moment-là, et d'ailleurs c'est ce qui se fait actuellement dans les postes en commun à Montréal et c'est ce qui se faisait ici à l'Expo, c'est que le client doit prendre le taxi qui est le premier sur le poste. On dessert la clientèle par ordre d'arrivée sur le poste en commun.

Mr. Skoberg: How do you do it now? I am referring to the present when someone calls for your car at the airport. When they call from the airport, how do you substantiate the fact that that passenger is for your car?

M. Béland: Nous ne recevons jamais d'appels, nous, comme propriétaires de taxis. Les appels sont dirigés aux associations de service qui, elles, nous les transmettent dans nos taxis en disant: «Vous avez un appel pour Dorval». Je ne peux pas répondre sur la façon dont les associations de service distribuent les appels. Nous recevons simplement les appels de l'association de service.

Mr. Skoberg: I was concerned also with the statement you made about DOT personnel being involved, or someone being involved, in trying to put you on the spot. That is all.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Béland, under the present jurisdictional situation, the by-laws in effect in Dorval where the airport is located, if our Committee were to recommend, and if the Department of Transport were to arrange for, the establishment of a common taxi stand, how could Montreal taxi companies operate out of that stand without violating the by-laws of the City of Dorval?

[Interpretation]

M. Skoberg: Est-ce que la West Island fait aussi partie de votre association?

M. Béland: Non. Nous n'avons que des propriétaires de taxis de Montréal: Vétérans, Diamond, Lasalle et Indépendant.

M. Skoberg: Tous de Montréal?

M. Béland: Oui.

M. Skoberg: Lorsque vous vous rendez maintenant à l'aéroport de Dorval, comment pouvez-vous prouver à cet inspecteur qu'on a fait appel à vos services, que ce voyageur a demandé ce taxi?

Mr. Béland: No, I think that when we establish a common taxi service stand, the rule that applies then, and this is what happens at common taxi stands in Montreal, and this is what happened at Expo too, and it is that the client must take the taxi first in line at the stand. The clientele is served by order of arrival at the common stand.

M. Skoberg: Comment agissez-vous en ce moment, lorsque quelqu'un demande votre voiture à l'aérogare, lorsque quelqu'un téléphone de l'aérogare? Comment pouvez-vous prouver que ce client a demandé votre voiture?

Mr. Béland: We as taxi owners never receive any calls. The calls are directed to the service associations which in turn transmit them to us in our taxis by saying to us, "You have a call for Dorval". I cannot answer on how the services associations distribute the calls. We simply receive the calls from the service association.

M. Skoberg: Je me préoccupe aussi de la déclaration que vous avez faite à l'égard du personnel du ministère du Transports ou du moins qu'il y ait quelqu'un qui essaie, disons, de vous créer des difficultés.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin, à M. Béland, la chose suivante: en vertu des règlements actuels à Dorval où se trouve l'aéroport, si notre Comité recommandait et si le ministère des Transports voyait à ce qu'il y ait un poste en commun pour les taxis, comment les compagnies de taxis de Montréal pourraient-elles fonctionner à partir de ce poste sans aller à l'encontre des règlements de la ville de Dorval?

[Texte]

Mr. Béland: Si je suis propriétaire de taxis et je reçois un appel pour conduire un client à Dorval, je me rends à Dorval et, une fois rendu là, je m'installe sur le poste en commun et j'attends un client. Un client se présente, je le prends et je vais le conduire. Si le ministère des Transports admet ce système-là, il n'y aura personne sur le territoire de l'aéroport pour émettre une sommation ou pour m'arrêter, comme cela se fait actuellement. Une fois que je suis sorti de l'aéroport et que je tombe en territoire municipal j'ai le droit, comme détenteur de permis de Montréal, de circuler à travers n'importe quelle municipalité, en autant que j'ai un permis de Montréal. Je ne vois donc pas le problème.

On a essayé, évidemment, de compliquer la situation en disant que c'était violer un règlement municipal; mais, on ne le violera pas si le ministère fédéral ne porte pas de plainte. Actuellement, c'est le ministère fédéral qui porte des plaintes; ce n'est pas la municipalité de Dorval.

Mr. Benjamin: I understood from evidence given earlier today that because of the multiplicity of municipalities, and by-laws that are at present in effect, a taxi stand could not, in effect, function at the airport.

Mr. Béland: J'aimerais vous dire, monsieur le président, que je plaide des causes de taxis depuis à peu près 12 ans; j'ai plaidé à peu près tous les genres de causes de taxis devant les tribunaux. Ce que je dis là, j'en suis sûr.

Mr. Benjamin: Then what you are also saying is that some of the evidence presented to us earlier on these legal grounds is not correct.

Mr. Béland: That is what I say.

Mr. Benjamin: I see. You only represent Montreal taxi operations; you do not represent any Dorval . . .

Mr. Béland: No, only Montreal.

Mr. Benjamin: I see, but you also recommend that only Montreal and Dorval taxi companies have use of this common stand?

Mr. Béland: Right.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Mr Horner.

Mr. Horner: Mr. Béland, could you go into a little more detail? What some of the other witnesses before the Committee have suggest-

[Interprétation]

Mr. Béland: If I am a taxi owner, and I receive a call to take a client to Dorval, I go to Dorval and once I get there, I get in line at the common stand and I wait for a client. A client comes up, I pick him up and I drive him to his destination.

If the Department of Transport allows this system, then there will be no one on the airport territory to arrest me or give me a summons as happens at the present time. Once I have left the airport and I get into municipal territory, I then have the right, as a permit holder from Montreal, to go through any municipality provided I have a permit from Montreal. Therefore, I do not see any problem.

If course, they try to complicate the situation by saying that it was violating a municipal by-law; but there will not be any violation if the federal Department does not lodge any complaints. At the present time, it is the federal Department which is lodging complaints; it is not the Dorval municipality.

Mr. Benjamin: J'avais cru comprendre, à la suite des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui, vu la multiplicité des municipalités et des règlements en vigueur, qu'un poste en commun ne pouvait vraiment fonctionner à l'aéroport.

Mr. Béland: I would like to tell you, Mr. Chairman, that I have been pleading taxi cases for about 12 years now. I have pleaded almost every type of taxi case before the courts, and what I say here now, I am very sure of.

Mr. Benjamin: Alors, vous voulez dire qu'une partie des témoignages qui nous ont été fournis plus tôt sur ce point juridique ne sont pas exacts.

Mr. Béland: C'est ce que j'ai dit.

Mr. Benjamin: Je vois. Vous ne représentez que des propriétaires de taxis de Montréal? Vous ne représentez aucun propriétaire de Dorval.

Mr. Béland: Non, seulement de Montréal.

Mr. Benjamin: Mais, vous avez aussi recommandé que seuls les taxis de Montréal et de Dorval puissent aller à ce poste en commun.

Mr. Béland: C'est juste.

Mr. Benjamin: Merci.

Le président: Monsieur Horner.

Mr. Horner: Monsieur Béland, pouvez-vous nous donner un peu plus de détails? D'autres témoins nous ont déjà dit que, par l'entremise

[Text]

ed is, in fact, the case that the government, through the Department of Transportation and the RCMP, go to a great deal of trouble to police the now existing contract or licence. Am I correct in assuming that?

Mr. Béland: I will not say that they are dealing with trouble; I would say they are doing their duty.

Mr. Horner: They go to a great deal of expense; that is really what I meant.

Mr. Béland: No, but they are doing their duty.

Mr. Horner: They are doing their duty, yes. You know, of course, that the Murray Hill licence brings a gross return to the government of, say, \$50,000, \$55,000, going up to \$60,000 under the present contract.

Would you say in your estimation that in order to police that contract and protect that contract, in a sense, as an exclusive right that it gives Murray Hill, that it pretty well costs the government the \$60,000?

Mr. Béland: I really cannot answer that.

Mr. Horner: You would not even estimate it? You are a very cautious man.

My second question is: under Clause 21 of the contract the airport manager can allow the licensee to advertise. I notice in some of the other airports across Canada that some space in the airport terminals is being used for advertising. Has your association ever thought of renting a neon sign or a lighted sign in an airport, such as I have seen in Ottawa and other airports, advertising that the taxi system is safe and brings about the most rapid means of transportation, and "Please use our taxis, phone number so-and-so"? Have you ever thought of doing this up real classy and nice? I got off the plane here two weeks ago and picked up a taxi—I hope the guy never got caught; I guess he did not. I was in a hurry and could not wait for the limousine. I was late and...

Mr. Béland: Yes, but I think in our case it would not be fair to the customer. If we asked him to call Montreal for a taxi, he would have to wait at least 15 minutes before we got there, so I think it would be unfair to him.

Mr. Horner: Let him be the judge of that. If your Association wants to prove that there

[Interpretation]

du ministère et de la GRC, le gouvernement doit déployer de grands efforts pour faire respecter les contrats. Est-ce exact?

M. Béland: Je ne dis pas qu'ils nous créent des difficultés. Ils ne font que faire leur travail.

M. Horner: Cela leur coûte beaucoup, c'est ce que je veux dire.

M. Béland: Non, ils ne font que leur devoir.

M. Horner: Oui, d'accord, ils font ce qu'ils doivent faire. Vous savez, bien entendu, que la Murray Hill a un permis qui rapporte au gouvernement un revenu brut de \$50,000, 55,000 allant même jusqu'à 60,000 dollars, en vertu du présent contrat.

Diriez-vous alors que pour exercer cette surveillance et pour protéger ce contrat et donner ces droits d'exclusivité à la Murray Hill qu'il en coûte au gouvernement tout près de 60,000 dollars?

M. Béland: Je ne saurais vous répondre.

M. Horner: Vous ne voulez même pas risquer un chiffre? Vous êtes très prudent.

Ma deuxième question est la suivante: en vertu de l'article 21 du contrat, le directeur de l'aéroport peut permettre au détenteur de permis de faire de la réclame. J'ai remarqué, dans certaines aéroports du pays que des espaces sont réservés pour la publicité. Est-ce que votre Association n'a jamais songé à louer, disons, une affiche illuminée dans les aéroports comme j'en ai vue à Ottawa et ailleurs, pour faire la publicité d'un service de taxi de toute sécurité, un service rapide dans le genre: «Veuillez utiliser les services de nos taxis, composez...

N'y avez-vous jamais songé ou quelque chose de ce genre? Je sais très bien ce qui attire le client. Je suis arrivé ici, il y a deux semaines et j'ai pris un taxi, j'espère que le chauffeur ne s'est pas fait prendre; mais enfin, j'imagine qu'il s'en est tiré. J'étais très pressé et je ne pouvais attendre la limousine. J'étais en retard et...

M. Béland: Mais je pense que dans notre cas, ce ne serait pas juste envers le client. Si on lui demandait de téléphoner à Montréal pour avoir un taxi, il devrait attendre au moins 15 minutes avant qu'on puisse se rendre à l'aéroport. Par conséquent je trouve que ce serait injuste à son égard.

M. Horner: Qu'il en soit le juge alors. Si votre association veut prouver la nécessité

[Texte]

is a need for a metered taxi service at the Dorval airport, we have not really seen evidence, and I am saying this to you to maybe help you in future cases. We have not seen evidence in this Committee to any real extent that the customer wants a metered taxi. We have had the taxi companies say that the customer wants them, that they want to be there and to be part of the action, but the one thing I would say right now is that we have not seen enough evidence that the customer really wants taxi service.

If you were allowed, with the consent of the airport manager, to advertise a clean, efficient, fast, through service taxi business, then you could say that your Association had perhaps 100 calls in the last week; then I could agree that there seemed to be quite a need for this. But as an association you have never thought of doing that.

Mr. Béland: No.

Mr. Horner: I would think about it, if I were you.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Béland, je vois que vous représentez assez bien les propriétaires de taxi de Montréal; votre dernière suggestion le prouve très bien lorsque vous recommandez au Comité que seuls les taxis de Montréal et ceux de Dorval puissent faire le service. Ne serait-ce pas défaire un monopole pour en créer un autre? Il y a 4,200 taxis à Montréal, et 60 à Dorval. La somme donne 4,260 et il y a près de 6,000 taxis dans la région de Montréal. Vous éliminez par le fait même 2,000 taxis qui vont se sentir eux aussi frustrés. Ne pensez-vous pas que c'est défaire un monopole pour en créer un autre qui est plus gros, c'est tout?

M. Béland: Voici mon point de vue: Si on a construit un aéroport à Dorval, ce n'est certainement pas parce qu'on considérerait que Dorval était une bien grosse ville qui avait besoin d'un aéroport. L'aéroport de Dorval est là pour desservir Montréal. En somme, les propriétaires de taxi de Montréal disent: c'est notre aéroport». Quant à ceux de Dorval, nous leur faisons une concession: c'est sur leur territoire, ils pourront venir chercher des clients. Quant aux autres, pour l'amour, faut arrêter à quelque part.

M. Guay (Lévis): Tous les autres mémoires ont parlé de l'ensemble des taxis, jamais on n'a parlé d'une municipalité spécifiquement. Je verrais d'un très mauvais œil de recommander ce que vous demandez.

[Interprétation]

d'établir un service de taxis à taximètre à l'aéroport de Dorval, nous n'en avons vraiment pas eu la preuve; si je vous dis cela c'est pour vous aider peut-être dans d'autres causes à venir. Nous n'avons pas eu de preuves convaincantes que le client aimerait disposer d'un service de taxis à taximètre. Les compagnies de taxis nous disent que les clients veulent le service de taxis, mais je devrais dire qu'il n'y a eu jusqu'ici aucune preuve que le client désire vraiment un service de taxis à taximètre.

Si, avec le consentement du directeur de l'aéroport, on vous autorisait de faire de la publicité pour un service rapide et efficace, vous pourriez dire: bon, nous avons eu au sein de notre association cent appels la semaine dernière. Alors, je dirais: oui, il semble y avoir un besoin, mais vous n'avez jamais songé à le faire en tant qu'association.

M. Béland: Non.

M. Horner: J'y songerais si j'étais vous.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Béland, I see that you represent the taxi owners of Montreal rather well because your last suggestion proves it very well, when you recommend to the Committee that only Montreal taxis and those of Dorval be allowed to ensure this service. Are you not trying to remove one monopoly to create another one then? There are 4,200 taxis in Montreal, and there are 60 in Dorval. Which means 4,260 taxis, and there are nearly 6,000 taxis in the Montreal area. Consequently, you are eliminating 2,000 taxi drivers who are also going to feel frustrated. Do you not think it is removing one monopoly in order to create another one which is just larger, that is all?

Mr. Béland: My point of view on this is as follows. If an airport was built at Dorval, it was certainly not because it was thought that Dorval was a great big city which required an airport. The airport was located at Dorval to serve Montreal. And in fact, taxi owners in Montreal say, "It is our airport." Where Dorval is concerned, we make a concession: it is on your territory, they will be able to come and pick up passengers. But with regard to the others, we do have to stop somewhere.

Mr. Guay (Lévis): All the other briefs mentioned taxis as a whole. They never spoke of a specific municipality. And I would certainly be opposed to recommending what you are requesting.

[Text]

M. Béland: Par contre, monsieur le président, je trouve que c'est très difficile, quand on parle de l'ensemble, de savoir où l'on s'arrête.

M. Guay (Lévis): Mais il y a le Montréal métropolitain défini par le Bill 75 à Québec, et qu'on devrait adopter ces jours-ci.

M. Béland: Mais je ne pense pas, monsieur le président, que vous ayez eu tellement de mémoires des propriétaires de taxis de Lachine, de Ville LaSalle, de Dorion, etc. qui vous demandaient ce que nous demandons.

M. Guay (Lévis): Mais nous avons eu des associations qui représentaient des chauffeurs de taxi d'un peu partout.

M. Béland: Très peu en tout cas de l'extérieur de Montréal et de Dorval.

M. Guay (Lévis): Nous n'avons eu aucune liste, d'ailleurs, vous étiez présent tout à l'heure lorsque j'en ai demandé. Une autre question, vous parlez de concurrence illégale dans les limites de la ville de Montréal et tout à l'heure, la Fédération canadienne des associations indépendantes parlait aussi de concurrence illégale. La Fédération a dit qu'elle avait certaines preuves, et je vous pose la même question: Pensez-vous que la Murray Hill a le droit, en vertu de son permis provincial de transport pour automobiles sans taximètre, de répondre à des appels de Montréal?

M. Béland: Il me fait plaisir que cette question me soit posée. Quand le procureur de la Murray Hill était assis à ma place, on lui a demandé s'il y avait des poursuites prises contre la Murray Hill actuellement, et il a répondu que quant à l'aéroport, il n'y en avait pas. Évidemment, je ne veux pas sortir du mandat du Comité, mais il y a une quantité de poursuites intentées par la ville de Montréal, pour le commerce illégal qui se fait dans la ville de Montréal.

M. Guay (Lévis): Encore là, M^e Béland, vous allez admettre avec moi qu'on avance une foule de choses mais que jamais nous n'avons eu de preuve.

M. Béland: Évidemment, je ne représente pas la ville de Montréal, mais si on vous déposait les dossiers de toutes les plaintes de la ville de Montréal contre Murray Hill, qui n'a qu'un permis provincial, vous verriez que ces procédures sont contestées de toutes les façons possibles, de façon que le jugement

[Interpretation]

Mr. Béland: On the other hand, Mr. Chairman, I think it is quite difficult when you are speaking of the whole, to know just where you stop.

Mr. Guay (Lévis): Well you have metropolitan Montreal which is defined by Bill 75 in Quebec, and which should be passed these days.

Mr. Béland: But I do not think, Mr. Chairman, that you had so many briefs from taxi owners in Lachine, Ville LaSalle, Dorion and, so on, who came to ask you what we are asking.

Mr. Guay (Lévis): But we had associations representing taxi drivers from everywhere.

Mr. Béland: Very few from outside Montreal and Dorval.

Mr. Guay (Lévis): You were here a little while ago when I asked for the list, and we did not get the list. Another thing, you speak of illegal competition within the limits of the City of Montreal and a little while ago, the *Fédération canadienne des associations indépendantes* also referred to illegal competition. They said that they had some proof, and I ask you the same question: Do you think that Murray Hill has a right, under its provincial transportation licence for unmetred cars, to answer calls from Montreal?

Mr. Béland: I am very pleased that this question has been put to me. When the legal advisor for Murray Hill was sitting here where I am now, he was asked whether there were any proceedings which had been initiated against Murray Hill at the present time, and he said that with regard to the airport there were none. Of course, I do not want to get outside the terms of reference of the Committee, but there are a whole lot of proceedings initiated by the City of Montreal for illegal business taking place in the City of Montreal.

Mr. Guay (Lévis): Here again, Mr. Béland you admit, I am sure, along with me, that a great many things are always claimed but never is there any proof advanced.

Mr. Béland: Of course, I do not represent the City of Montreal, but if we were to table with you the files of all complaints by the City of Montreal against Murray Hill which only has a provincial permit, you would see that these proceedings are being contested in all possible kinds of manner, so that the judge

[Texte]

estarde indéfiniment. Je pense que des causes sont même rendues devant la Cour suprême du Canada.

M. Guay (Lévis): Donc, c'est *sub judice*.

Le président: Messieurs, j'ai été tolérant. Notre mandat n'inclut pas du tout ce qu'on discute depuis un certain temps. Nous ne sommes pas ici pour faire le procès des chauffeurs de taxi, mais pour trouver une solution aux problèmes de transport. Je ne vois pas comment le fait qu'un taxi ait un permis de St-Lambert ou de Ville Lasalle ou de Lachine nous regarde.

M. Guay (Lévis): Alors, monsieur le président, qu'on n'accepte pas les mémoires. Tout le même, nos questions se fondent sur les mémoires.

Le président: Je crois qu'on devrait s'en tenir au mémoire que nous avons devant nous.

M. Guay (Lévis): Justement dans le deuxième paragraphe, monsieur le président, on parle de concurrence illégale dans les limites de la ville de Montréal et mes questions se rapportent à ça.

Le président: Vous parlez des procédures de la ville contre Murray Hill. Ça ne nous regarde pas du tout, ça.

M. Guay (Lévis): A l'avenir, il faudra passer tous les mémoires au crible, avant de lire si...

Le président: Ce serait peut-être une bonne chose.

M. Guay (Lévis): Je suis d'accord avec vous. Vous parliez, monsieur, d'agents fédéraux qui se déguisent pour inciter les chauffeurs à commettre des infractions, du moins est ainsi que je l'ai compris. Vous avez parlé de plaintes. Pourriez-vous nous dire combien?

M. Bélard: Personnellement, j'en connais une dizaine.

M. Guay (Lévis): Très bien.

Le président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if anyone could indicate to us whether or not our members are interested in a so-called—I'm using this terminology—direct-line telephone service at the airport?

Mr. Bélard: No, we are in favour of a common stand. With a common stand we do not need a line for the taxi owners; we need

[Interprétation]

ment will be delayed indefinitely. I think that some cases have even gone as high as the Supreme Court of Canada.

Mr. Guay (Lévis): Thus it is *sub judice*.

The Chairman: Gentlemen, I have been tolerant. Our terms of reference do not include what we have been discussing for some time now. We are not here to sit in judgment on the taxi drivers. We are here to find a solution to the transportation problems. I do not see how whether a taxi has a permit from St. Lambert or Ville Lasalle, or Lachine concerns us at all.

Mr. Guay (Lévis): Well then, let us not accept the briefs, Mr. Chairman. After all, we are basing our questions on the briefs.

The Chairman: I think we should limit ourselves to the brief we have before us.

Mr. Guay (Lévis): Precisely. In the second paragraph, Mr. Chairman, reference is made to illegal competition within the limits of City of Montreal, and my questions relate to this.

The Chairman: You are speaking about the proceedings of the city against Murray Hill and that does not concern us at all.

Mr. Guay (Lévis): In future, we shall have to use a fine comb on the briefs before we...

The Chairman: That might be a good idea.

Mr. Guay (Lévis): I agree. You were speaking about the federal agents who disguise themselves to try and urge drivers to commit infractions. At least, that was the way I understood it. You spoke of complaints. Could you tell us how many?

Mr. Bélard: Personally, I know of about 10.

Mr. Guay (Lévis): Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Bélard pourrait-il nous dire si ses membres s'intéressent à avoir une ligne téléphonique directe à l'aéroport?

M. Bélard: Non. Nous sommes en faveur d'un poste en commun. Avec un poste en commun, nous n'avons pas besoin de ligne

[Text]

a line only for the inspector standing there to ensure the service.

Mr. Forrestall: I think you will admit that it is not within the power of the federal government to grant that while the present jurisdictional problems exist. Is that a fair statement?

Mr. Béland: I think it would be possible to have a common stand at the airport.

Mr. Forrestall: You might create some other wars then and get into some even worse problems. What I am saying is that there are some other things that have to be resolved before the federal authority could properly take that stand. Granted that it could enable that now. It could do something which would enable that but there are other things which would have to be done first.

Mr. Béland: Well, I repeat that we did not have any trouble at Expo and we had common stands.

Mr. Forrestall: Your members then are not interested in half measures or any progress towards resolution of the problem?

Mr. Béland: If you think it is a half measure, I agree.

Mr. Forrestall: Do you know if any of the members in your Association or if any of the service companies—and this is probably hearsay but you might know because you are very closely involved with the industry—do you know if any of them have applied to the manager of the airport for permission to either advertise or to install a direct-line phone or...

Mr. Béland: I do not know of any taxi owners who would have made that application. I do not think it has ever been done.

Mr. Forrestall: It has never been done. So you do not know whether or not you could get that type of permission.

Mr. Béland: We do not know that.

Mr. Forrestall: You have never tried. I think those are the only two I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel. Do you want to be put on the list, Mr. Pringle? Mr. Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Béland, vous avez mentionné que

[Interpretation]

téléphonique directe, pour les propriétaires de taxi; nous n'en avons besoin que pour l'inspecteur qui serait là en place pour assurer le service.

M. Forrestall: Vous conviendrez que le gouvernement fédéral n'a pas le pouvoir de vous accorder cela tant que des problèmes d'ordre juridique existent. Est-ce bien juste ce que je dis?

M. Béland: Je pense qu'il serait possible d'avoir un poste en commun à l'aérogare.

M. Forrestall: Cela pourrait causer des problèmes bien plus graves. Ce que je veux dire c'est qu'il y a d'autres détails à régler avant que les autorités fédérales puissent adopter cette solution. J'admets que l'on pourrait faire quelque chose pour faciliter cela, mais d'autres dispositions devraient être prises avant.

M. Béland: Nous n'avons pas eu de difficulté à l'Expo, et nous avions des postes en commun.

M. Forrestall: Vos membres ne sont donc pas intéressés à des demi-mesures vers la solution du problème?

M. Béland: Si vous dites que ce sont là des demi-mesures, je dirais oui.

M. Forrestall: Savez-vous s'il y a des membres dans votre association ou des compagnies de service, enfin, vous le savez peut-être, vu que vous connaissez très bien l'industrie, est-ce qu'il y en a qui ont demandé au directeur de l'aéroport l'autorisation soit de faire de la réclame ou d'avoir une ligne téléphonique directe, ou...

M. Béland: Je ne sais pas s'il y a eu des propriétaires de taxi qui l'ont fait. Je ne le crois pas.

M. Forrestall: Cela n'a jamais été fait. Alors, vous ne savez pas si ce genre d'autorisation vous serait accordée.

M. Béland: Nous ne le savons pas.

M. Forrestall: Vous ne l'avez jamais essayé. Ce sont là les deux seules questions que j'ai vais à poser.

Le président: Monsieur Trudel. Voulez-vous que l'on vous inscrive sur la liste, monsieur Pringle?

Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. M. Béland, you mentioned that you were aware

Texte]

ous avez eu connaissance d'infractions; je ne
eux pas m'éloigner du sujet, mais est-ce vous
ui avez plaidé ces causes dont vous parliez
out à l'heure?

M. Béland: Oui. Malheureusement, je les ai
erdues.

M. Trudel: Vous les avez perdues, merci.
Maintenant, de combien est la cotisation pour
partenir à votre association?

**M. Yvon Richard (président du Syndicat
es propriétaires-unis du taxi de Montréal):**
inquante cents par mois.

M. Trudel: Par voiture ou par membre?

M. Richard: Par voiture.

M. Trudel: Merci. Tout à l'heure, vous par-
ez de concurrence illégale. Est-ce que vous
ourriez déposer, pas ce qui est devant les
ribunaux présentement, mais des jugements
ui ont été rendus et qui pourraient nous
ider. Je pense que cela nous aiderait à pren-
re une décision.

M. Béland: Très bien, j'en prends note,
onsieur le président.

M. Trudel: Merci.

Le président: Êtes-vous consentants, mes-
sieurs?

Des voix: D'accord.

M. Trudel: Vous parliez tout à l'heure des
gents fédéraux. A moins que mes renseigne-
ments ne soient tout à fait faux, les gens qui
ssurent l'ordre ne sont pas des agents fédé-
aux. J'ai eu affaire à ces agents moi-même.
e n'opère pas une voiture de taxi mais il y a
es limites de stationnement et une foule de
ègements qui s'appliquent et on peut avoir
ne contravention pour infraction même si on
père une voiture qui n'est pas un taxi, et les
ens avec qui j'ai eu affaire n'étaient pas des
gents fédéraux.

M. Béland: Moi, ceux avec qui j'ai eu
faire se sont identifiés comme tels devant la
our.

M. Trudel: Comme des agents de la police
ontée? Je voudrais bien qu'on établisse une
uance parce qu'il y a des agents fédéraux
ui ne sont pas des agents de la Gendarmerie
oyale.

M. Béland: Oui, je comprends. Mais je sais
ue le témoin s'est identifié comme agent
déral qui représentait le ministère des
ransports.

[Interprétation]

of infractions, and I do not want to get away
from the subject, but are you the one who
pleaded the cases you mentioned earlier?

Mr. Béland: Yes. Unfortunately, I lost
those cases.

Mr. Trudel: You lost the cases. Thank you.
Now, how much are the dues to belong to
your association?

**Mr. Yvon Richard, (President, United Taxi
Owners Syndicate of Montreal):** Fifty cents
per month.

Mr. Trudel: Per car or per member?

Mr. Richard: Per car.

Mr. Trudel: Thank you. A little while ago,
you were speaking of illegal competition.
Could you table, not what is before the courts
at the present time, but any decisions which
have been rendered which could help us. I
think this would help us reach a decision.

Mr. Béland: Yes, I am noting it, Mr.
Chairman.

Mr. Trudel: Thank you.

The Chairman: Do you agree, gentlemen?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Trudel: A little while ago you were
speaking of federal agents. Unless my infor-
mation is completely false, the people in
charge of keeping order are not federal
agents. I have had to deal with people myself.
I do not operate a taxi, but there are limits
for parking and a good many regulations of
all kinds, and it is possible to be fined even if
it is a private automobile and not a taxi, and
the people I dealt with were not federal
agents.

Mr. Béland: Those I dealt with identified
themselves as such before the courts.

Mr. Trudel: As RCMP officers? Let us make
a distinction, because there are federal agents
who are not necessarily members of the
Royal Canadian Mounted Police.

Mr. Béland: Yes, I understand. But I know
that the witness identified himself as being a
federal agent who represented the Depart-
ment of Transport.

[Text]

M. Trudel: Ah bon! parce que M. Skoreyko a posé cette question tout à l'heure...

M. Béland: Est-ce qu'il était de la Gendarmerie royale, je ne le sais pas.

C'est quand même des agents fédéraux, pas des agents de la police de Dorval.

M. Trudel: Non, non c'est parfait. Seulement, je voulais éclaircir ce point. Moi, les gens avec qui j'ai eu affaire, remarquez bien que je ne veux pas vous démentir, portaient un uniforme, mais n'étaient pas des agents de la Gendarmerie royale. L'expression «agents fédéraux» revient souvent et englobe bien des «agences».

M. Béland: Les miens ne portaient pas d'uniforme, ils étaient en civils.

M. Trudel: Oui, j'admets qu'il y en a quelques-uns. Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock.

Mr. Rock: Are you aware that the common stand which you mentioned existed during the time of Expo, which you say all the taxis were able to use, was limited to the taxi drivers of the City of Montreal and that the suburban taxis were not allowed to use that common stand?

Mr. Béland: No, no. I know personally that there were certain agreements with other municipalities and that they were allowed on Expo territory.

Mr. Rock: I thought that at the time there was a big argument and that the City of Montreal did not allow them because they did not have any licences; they were not licensed by the City of Montreal.

Mr. Béland: The correct answer is this. At La Ronde, it was only Montreal; but at the Place d'Accueil there were other municipalities admitted.

Mr. Rock: I see. Your members have many monopolistic concessions in the City of Montreal, and you seem to want to deal just strictly with the City of Dorval and your own taxis and to eliminate completely all the other suburban municipalities. Since you want to break up this supposed monopoly at the airport, are you willing also that all the monopolies on the island of Montreal be broken and that you allow all taxis to do business with such areas as the CNR Station and to open the whole thing up for everyone?

[Interpretation]

Mr. Trudel: All right, because it was Mr. Skoreyko who asked the question a little while ago...

Mr. Béland: Was he a member of the RCMP, I do not know. But they are federal agents and not Dorval police.

Mr. Trudel: Fine. I just wanted to clarify that point. The people I dealt with—now I do not want to contradict you—wore uniform, but they were not agents from the Royal Canadian Mounted Police. The term “federal agents” is used very often and it covers a good many “agencies”.

Mr. Béland: Mine were in civilian garb; they were not in uniform.

Mr. Trudel: Yes, I admit that there are some of them. Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Monsieur Rock.

M. Rock: Est-ce que vous êtes au courant que le poste en commun dont vous parlez, au temps de l'Expo, et où tous les taxis se rendaient, était limité aux chauffeurs de taxi de la ville de Montréal et que les taxis de la banlieue n'y étaient pas autorisés?

M. Béland: Non. Je sais personnellement qu'il y avait certaines ententes avec d'autres municipalités et que les taxis avaient accès aux territoires de l'Expo.

M. Rock: Je croyais qu'il y avait eu à ce moment-là toute une controverse et que la ville de Montréal ne leur a pas donné l'autorisation parce qu'ils n'avaient pas de permis délivrés par la ville de Montréal.

M. Béland: La réponse précise est la suivante. À la Ronde, seuls les taxis de Montréal avaient accès, mais à la Place d'Accueil, d'autres municipalités y étaient admises.

M. Rock: Je vois. Vos membres ont différentes concessions de monopoles dans la ville de Montréal, et vous semblez vouloir vous occuper strictement de la ville de Dorval et de vos propres taxis et d'éliminer complètement tous les taxis des autres municipalités. Puisque vous voulez briser ce soi-disant monopole à l'aéroport, êtes-vous également prêts pour que tous les monopoles de l'île de Montréal disparaissent pour permettre à tous les taxis de faire affaire dans des secteurs comme la gare centrale du CN et que tout soit ouvert à tout le monde?

Texte]

Mr. Béland: In Montreal?

Mr. Rock: In Montreal and everywhere else.

Mr. Béland: Well, not taxis from other municipalities. We are ready to break the monopoly in Montreal. If let us say, a CNR station belongs to one association, we say that is a monopoly and we are ready to accept the breaking of it.

Mr. Rock: But you do not want the taxis from suburban municipalities to have the right to pick up fares there or anywhere in the City of Montreal?

Mr. Béland: No.

Mr. Rock: No. But you still want the right for your Montreal taxis to come into Dorval.

Mr. Béland: Yes, because it is the airport and we say the airport was made for Montreal.

Mr. Rock: And what about the station in the centre of Montreal? Is it not for the whole land of Montreal rather than just strictly for the Montrealers?

Mr. Béland: We say it is for the City of Montreal.

Mr. Rock: Oh! So it is just a one-way street, then, as far as you are concerned.

Mr. Béland: We have 4,000 taxis and the service was very good at Central Station.

Mr. Rock: Are you not aware that the business and industrial zones on the Island of Montreal are not in the City of Montreal but in the suburbs?

Mr. Béland: Yes, but not the population.

Mr. Rock: Just a minute. The majority of the people who use the airport facilities do not only come holidaying; that many businessmen do not go into the City of Montreal but to the industrial areas of the Island of Montreal, which are in the suburbs. Yet you want to eliminate this completely—the right of the suburban taxis to also have the privilege of using the common stand. You want only the Montrealer, and possibly to deal with the City of Dorval.

Mr. Béland: Yes, because the provincial government to whom we submitted a memoire in 1964 in an inquiry on taxis at which time we were asking for a metropolitan permit, refused it. So we know that the

[Interprétation]

M. Béland: A Montréal?

M. Rock: Oui à Montréal et partout ailleurs.

M. Béland: Oui, pas les taxis des autres municipalités. Nous sommes prêts à mettre fin au monopole à Montréal. En supposant que la gare centrale appartient à une association, nous considérons cela comme un monopole et nous sommes disposés à le briser.

M. Rock: Mais vous ne voulez pas que les taxis des banlieues aient le droit de venir y chercher des voyageurs ou ailleurs dans la ville de Montréal?

M. Béland: Non.

M. Rock: Non. Mais vous voulez par contre que les taxis de Montréal viennent à Dorval?

M. Béland: Oui, parce que c'est l'aéroport et que l'aéroport a été construit pour desservir Montréal.

M. Rock: Alors, que dire de la gare Centrale? Au centre de Montréal, n'est-elle pas pour toute l'île de Montréal plutôt que strictement pour les Montréalais?

M. Béland: Nous disons que c'est pour la ville de Montréal.

M. Rock: Alors, c'est un avantage à sens unique, en ce qui vous concerne.

M. Béland: Nous avons 4,000 taxis et le service était excellent à la gare Centrale.

M. Rock: N'êtes-vous pas au courant que la zone industrielle, la zone des affaires sur l'île de Montréal ne se trouvent pas situées dans la ville de Montréal mais bien dans la banlieue?

M. Béland: Oui, mais non pas la population.

M. Rock: Un instant. La majorité des personnes qui utilisent l'aéroport ne viennent pas simplement pour passer des vacances; bien des hommes d'affaires ne viennent pas dans la ville de Montréal proprement dite, mais se rendent dans les secteurs industriels de l'île de Montréal qui se trouvent en banlieue. Pourtant, vous voulez éliminer tout cela, c'est-à-dire le privilège des taxis de la banlieue de se rendre au poste en commun. Vous ne voulez que le Montréalais, et peut-être vous mêler aussi de la ville de Dorval.

M. Béland: Oui, parce que le gouvernement provincial à qui nous avons présenté un mémoire en 1964 lors d'une enquête sur les taxis, et dans lequel nous demandions un permis métropolitain n'en a pas tenu compte.

[Text]

provincial government is against a metropolitan permit.

Mr. Rock: When was this? Just lately?

Mr. Béland: No, the inquiry was in 1964.

Mr. Rock: Yes. Before 1964, the metropolitan corporation was moving for a metropolitan permit. The suburban mayors were afraid at the time and they objected to it because they felt that they would lose all their taxis to the centre part of Montreal, and your members also objected because they were afraid that the suburban taxis would be taking all their business away from them in the centre of Montreal.

Mr. Béland: We did not object at that time, and I could show you the document we produced saying we were in favour at that time.

Mr. Rock: I see.

Mr. Béland: At that time.

Mr. Rock: I see.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: J'aurais une question supplémentaire. Vous étiez en faveur à ce moment-là, monsieur Béland. Est-ce que vous le seriez encore aujourd'hui?

M. Béland: Si le gouvernement provincial est prêt à faire tous les changements requis, nous sommes bien prêts. Mais, nous ne sommes pas prêts à Montréal à être les premiers à laisser tout le monde venir chez nous, sans avoir l'inverse. Quand on veut un permis métropolitain, on le veut à 100 p. 100.

M. Portelance: On avait l'exemple tout à l'heure de la Gare centrale. Un taxi de Pointe-aux-Trembles ou de Ville d'Anjou, qui vient mener quelqu'un à la Gare centrale, s'en retourne aussi...

M. Béland: Oui, je suis d'accord là-dessus, monsieur Portelance.

M. Portelance: Vous représentez 225 membres propriétaires de 800 taxis.

M. Béland: C'est exact.

M. Portelance: Êtes-vous au courant du montant que vous perdez en n'allant pas à Dorval?

M. Béland: Mais, nous y allons à Dorval. Nous n'avons pas de chiffres évidemment sur ce que nous ne rapportons pas.

[Interpretation]

Nous savons que le gouvernement provincial est opposé à un permis métropolitain.

M. Rock: Quand cela s'est-il produit Dernièrement?

M. Béland: Non, l'enquête fut faite en 1964.

M. Rock: Oui. Avant 1964, la corporation métropolitaine essayait d'obtenir un permis métropolitain. Les maires de la banlieue étaient craintifs alors et se sont opposés parce qu'ils étaient d'avis que tous leurs taxis seraient attirés vers le centre de la ville de Montréal, et vos membres se sont aussi opposés parce qu'ils craignaient que les taxis de banlieues leur enlèveraient tous leurs clients du centre-ville.

M. Béland: Non, on ne s'y est pas opposé à ce moment-là. Je pourrais vous montrer le document que nous avons présenté, disant que nous étions en faveur d'un permis métropolitain, à ce moment-là.

M. Rock: Je vois.

M. Béland: A ce moment-là.

M. Rock: Je vois. Merci.

Le président: M. Portelance.

Mr. Portelance: A supplementary question. You were in favour of it at the time, Mr. Béland. Would you still be today?

Mr. Béland: If the provincial government is ready to make all the required changes we are very willing. But we are not willing, in Montreal, to be the first ones to allow everyone to come in while not having the same privilege. When we want a metropolitan permit, we want it to be 100 per cent metropolitan.

Mr. Portelance: Yes, we had the Central Station example. A taxi from Pointe-aux-Trembles or Ville d'Anjou who brings a passenger to the Central Station also goes back...

Mr. Béland: I agree.

Mr. Portelance: You represent 225 taxi owners who are members and own 800 taxis.

Mr. Béland: Yes.

Mr. Portelance: Are you aware of the amount that you lose by not going to Dorval?

Mr. Béland: But we do go to Dorval. Of course, we do not have any figures on what we do not earn.

Texte]

M. Portelance: Aucune idée?

M. Béland: On ne nous permet même pas de rester sur le territoire de l'aéroport pour voir si on manque un client.

M. Portelance: Est-ce que vous avez des statistiques en ce qui concerne les voyages vers Dorval?

M. Béland: Je pense que les associations de services en ont.

M. Portelance: Votre département ne s'occupe pas de cette partie-là?

M. Béland: Non.

M. Portelance: Très bien.

Le président: Monsieur Crossman.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, thank you. I will be very brief because of the hour.

The members in your Association are all taxi owners, car owners, but they do not naturally all drive their own cars, do they?

Mr. Béland: That is possible, yes. They do not have to drive their own cars.

Mr. Crossman: In some cases they do not.

Mr. Béland: The majority does.

Mr. Crossman: How do the ones who do not go about getting a man to drive the car? Do they hire him outright or does he pay for the right to drive that car?

Mr. Béland: Some are on commission and some hire the car at so much a day.

Mr. Crossman: The ones who do hire the car at so much a day have to recover what they pay for the car and make a day's wages over and above that, which means that they will try to get as much clientèle as possible. In such a case of a man taking his fare from Montreal to the airport, if he were allowed to, do you think that he would be willing to line up in a pool and wait an hour and a half to get a fare back to Montreal? Or would he come back to Montreal and get back into the taxi business as quickly as possible?

Mr. Béland: If you could see what happens at Central Station, you would see that taxis are not afraid to line up. Sometimes there are 50, 60, 75. They do not care about that.

[Interprétation]

Mr. Portelance: No idea?

Mr. Béland: We are not even allowed to stay on the territory of the airport to see if we are missing any clients.

Mr. Portelance: Do you have any statistics with regard to the trips towards Dorval?

Mr. Béland: I think the service associations do.

Mr. Portelance: Your department does not deal with that aspect of it?

Mr. Béland: No.

Mr. Portelance: Very well.

The Chairman: Mr. Crossman.

M. Crossman: Merci beaucoup, monsieur le président. Je serai très bref étant donné l'heure. Les membres de votre association sont tous des propriétaires de taxis, mais tous ne conduisent pas leur propre voiture. C'est juste?

M. Béland: Oui, c'est possible. Ils n'ont pas à conduire leur propre voiture.

M. Crossman: Dans certains cas, ils ne le font pas.

M. Béland: La majorité le font.

M. Crossman: Ceux qui ne conduisent pas eux-mêmes, comment s'arrangent-ils pour embaucher quelqu'un qui puisse conduire la voiture? L'embauchent-ils tout simplement ou doivent-ils leur payer quelque chose pour conduire cette voiture?

M. Béland: Certains ont une commission, d'autres louent leur voiture tant par jour.

M. Crossman: Ceux qui louent la voiture à tant par jour doivent essayer de récupérer ce qu'ils ont payé pour la voiture, puis faire le salaire d'une journée de travail, ce qui veut dire qu'ils essaieront d'obtenir autant de clients que possible. Dans le cas d'une personne qui loue la voiture et qui prend un client de Montréal à Dorval, croyez-vous alors qu'il serait prêt à se mettre en file et d'attendre une heure et demie pour avoir un client et revenir à Montréal? Ou est-ce qu'il reviendrait à Montréal pour essayer de se remettre en circulation le plus vite possible?

M. Béland: Si vous pouvez voir ce qui se produit à la gare Centrale, vous y voyez que les taxis ne craignent pas du tout de faire la file. Parfois il y en a 50, 60 et 75, peut leur importe.

[Text]

Mr. Crossman: He would not naturally do that if he thought he could get other fares by going right back.

Mr. Béland: No, but they do it in the centre of Montreal, where they could just leave and find business elsewhere.

Mr. Crossman: But would there be any other way of guaranteeing a service of lined-up taxis to cover the demand at the airport?

Mr. Béland: I think that with the inspector on the stand it is possible.

Mr. Crossman: But there would be no way of obliging him to stay there.

Mr. Béland: Well, yes. He is hired and paid by the taxi owner.

Mr. Crossman: He is not hired; he has hired the car to make a day's wages.

Mr. Béland: No, no, I am talking about the inspector.

Mr. Crossman: Oh, the inspector. But could he in turn oblige a driver to stay there?

Mr. Béland: Oh, certainly not.

Mr. Crossman: Then he has no control over the driver.

Mr. Béland: No, but everybody is interested in making money.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I do not feel it was too fair to make a comparison between Expo and an airport when you look at the tremendous volume. You are suggesting metered taxis at the airport on a common stand. What about autobus service at the airport—limousine service as it now exists? Have you any argument with that, any complaint with that?

Mr. Béland: No, we agree with this.

Mr. Pringle: You would be prepared to leave that the way it is as long as you got the common stand?

Mr. Béland: We just want to add a taxi service.

Mr. Pringle: Are you aware that there is a lessee—lessor licence agreement between the federal government and Murray Hill at the present time?

Mr. Béland: Yes.

[Interpretation]

M. Crossman: Ils ne le feront naturellement pas s'ils croient qu'ils peuvent avoir d'autres clients en revenant de suite.

M. Béland: Non, mais ils le font dans le centre de Montréal où ils pourraient simplement circuler et trouver des clients ailleurs.

M. Crossman: Mais est-ce qu'il y aurait d'autres façons de garantir un service de taxi qui serait là pour répondre à la demande à l'aéroport?

M. Béland: Je pense qu'avec l'aide d'un inspecteur sur place ce serait possible.

M. Crossman: Mais, on ne pourrait pas lui demander ou l'obliger à y rester.

M. Béland: Mais oui. Il est payé par le propriétaire de taxi.

M. Crossman: Il n'est pas embauché. Il simplement loué la voiture pour faire le service d'un jour.

M. Béland: Non, non je parle de l'inspecteur.

M. Crossman: Oh, l'inspecteur. Oui, mais est-ce qu'il pourrait forcer ce conducteur à y rester?

M. Béland: Non, pas du tout.

M. Crossman: Donc, il n'a aucun contrôle sur le chauffeur.

M. Béland: Mais tout le monde s'intéresse à faire de l'argent, non?

Le président: M. Pringle.

M. Pringle: Monsieur le président, ce n'était pas tellement juste de comparer l'Expo à l'aérogare, si l'on tient compte du volume. Vous dites, vous proposez des taxis munis de compteurs à un poste en commun à l'aérogare. Qu'est-ce que ça veut dire d'un service d'autobus à l'aérogare, un service de limousines tel qu'il existe en ce moment. Avez-vous quelque chose contre cela?

M. Béland: On est d'accord là-dessus.

M. Pringle: Vous seriez prêts à laisser les choses telles qu'elles sont pourvu que vous ayez le poste en commun?

M. Béland: Nous voulons simplement ajouter un service de taxis.

M. Pringle: Oui; savez-vous qu'il y a une entente entre le gouvernement fédéral et Murray Hill en ce moment?

M. Béland: Oui.

[Texte]

Mr. Pringle: And do you realize that it has not yet expired, that it has been renewed?

Mr. Béland: Yes.

Mr. Pringle: As a member of the legal profession, do you think that a contract should be broken or adhered to?

Mr. Béland: I did not see that contract.

Mr. Pringle: Well, I am just talking about any contract. If it is a duly constituted contract, is it a contract?

Mr. Béland: A contract has to be completed before we can call it off.

Mr. Pringle: All right, that is one point. Now the other point is that in the event that your answer was the other way, that there is a possibility it should be renegotiated and changed, if it was a renegotiated contract like most contracts are, there is a penalty somewhere, somebody pays for the renegotiation or there is usually some loss involved and it calls for an indemnification. In the event that arrangements could be made to change the policy with the existing licensee, would your Association be prepared to put up sufficient money to reimburse the federal government for what it might cost them?

Mr. Béland: Certainly not our Association. We are a syndicate of taxi owners and not very rich. We cannot guarantee that.

Mr. Pringle: How about the people who would benefit from it? Do you think they would be prepared?

Mr. Béland: I think so. They do it for the CNR Station.

Mr. Pringle: No, I am asking you if they would be prepared to pay the amount required to indemnify, we will say in this particular case the licensee, Murray Hill, for the amount of money required to facilitate the change of the existing licence so as to permit you fellows to have a common stand?

Mr. Béland: I think this question should be put to the association of service.

Mr. Pringle: How many cars are you suggesting should be on the common stand?

Mr. Béland: I have no idea.

Mr. Pringle: Surely you must make some suggestion.

M. Béland: They say 50.

[Interprétation]

M. Pringle: Vous rendez-vous compte que ce contrat est toujours en vigueur et qu'il a été renouvelé?

M. Béland: Oui.

M. Pringle: En tant qu'avocat, croyez-vous que le contrat doit être annulé ou respecté?

M. Béland: Je n'ai pas vu le contrat.

M. Pringle: Je veux dire un contrat quelconque. Si c'est un contrat en bonne et due forme, c'est un contrat?

M. Béland: Il faut attendre la fin de la durée du contrat avant de pouvoir l'annuler.

M. Pringle: D'accord, c'est un point, mais au cas où votre réponse était à l'opposé, qu'il y aurait possibilité de le renégocier et d'y apporter certaines modifications, s'il y avait renégociation du contrat comme la plupart des contrats le sont, il y a une peine de prévue quelque part. Quelqu'un paie pour la renégociation, ou il y a une certaine perte impliquée pour laquelle il y a lieu de prévoir une compensation. Si l'on changeait la politique avec le détenteur du permis actuel, est-ce que votre association serait prête à investir l'argent voulu pour rembourser le gouvernement fédéral de ce qu'il en coûterait alors?

M. Béland: Sûrement pas notre association. Nous sommes un syndicat de propriétaires de taxis. Nous ne sommes pas très riches. Nous ne pouvons garantir cela.

M. Pringle: Que dire des personnes qui bénéficieraient de cette nouvelle disposition? Est-ce qu'ils seraient prêts alors?

M. Béland: Je le crois. Ils le font pour la gare Centrale.

M. Pringle: Non. Je vous demande s'ils seraient prêts à payer la somme requise, pour indemniser, disons la Murray Hill dans ce cas particulier, afin de pouvoir faciliter le changement de ces permis actuels et de vous permettre d'avoir un poste en commun?

M. Béland: Je pense qu'il faudrait poser la question à l'association de service.

M. Pringle: Combien de voitures devrait-il y avoir à ce poste en commun?

M. Béland: Je n'en ai aucune idée.

M. Pringle: Sûrement, vous avez une suggestion à faire.

M. Béland: Disons 50.

[Text]

Mr. Pringle: And you feel that you could always have 50 there 24 hours a day in all kinds of weather? How would you go about assuring the government? Would you put up a performance bond to assure the federal government that your vehicles will be available to them when the aircraft arrive?

Mr. Béland: I think so.

Mr. Pringle: My final question is this. You said 50 and you are talking about 4,000 cabs—I have difficulty trying to equate these two figures at the airport. Would not a few of the taxi drivers go through their entire lives and never get in the line-up?

Mr. Béland: Well, we have that experience at all hospitals in Montreal, at stations, everywhere, and there is no problem. There are two big train stations in Montreal; the service is good and nobody complains. We have service to all hospitals in Montreal and there is no problem.

Mr. Pringle: But have you not got a stand a considerable distance away from the City of Montreal, and when you refer to hospitals and stations and hotels, have you not got a large conglomerate of stands right within a very short distance where they can whistle from one place to another? But this is not necessarily the case when it comes to having to drive out into a rural area in order to sit at a stand.

Mr. Béland: There is no stand as far away as Dorval.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: In relation to the question I asked earlier about a common stand being opened up and Montreal and Dorval taxi associations operating from it, you felt that there would be no violation—at least you would not be subject to harassment by federal authority. What is to prevent the Dorval City police from stationing themselves at the entrance to the airport and nailing every one of the Montreal taxis as they come out?

Mr. Béland: That is why we have stipulated that the Dorval taxis would also be admitted. It is a question of negotiation with Dorval.

Mr. Benjamin: Yes, but these are Montreal taxis operating in the City of Dorval, even though it is at the airport, without a Dorval permit.

[Interpretation]

M. Pringle: Vous croyez toujours pouvoir en avoir 50, 24 heures par jour, par tous les temps? Comment vous y prendrez-vous pour garantir cela au gouvernement? Pourriez-vous déposer une garantie d'opération pour assurer au gouvernement fédéral que vos taxis seront en disponibilité à l'arrivée des avions?

M. Béland: Je le crois.

M. Pringle: Une dernière question. Vous dites 50 et vous parlez de 4,000 taxis. Je n'arrive pas à rapprocher ces deux chiffres à l'aéroport. Il y aurait des chauffeurs de taxi qui n'auront jamais la possibilité de se mettre en file pour attendre les clients?

M. Béland: Nous en savons quelque chose. Il y a des hôpitaux à Montréal, à la gare, il n'y a jamais eu de problème. Il y a deux gares importantes à Montréal, le service est bon et personne ne s'est plaint. Nous desservons tous les hôpitaux de Montréal, et il n'y a pas eu de problème.

M. Pringle: Mais n'avez-vous pas un poste assez éloigné de la ville de Montréal et lorsque vous parlez de gares, d'hôpitaux, d'hôtels, n'avez-vous pas tout en ensemble de postes qui se trouvent très peu l'un de l'autre où on peut aller d'un endroit à l'autre? Mais il n'en serait pas ainsi lorsqu'il s'agit de se rendre dans une région rurale pour attendre à un poste.

M. Béland: Il n'y a pas de postes aussi éloignés que celui de Dorval.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Au sujet de la question que j'ai posée plus tôt, à savoir s'il y avait un poste en commun à Dorval, auquel les taxis des associations de Dorval et de Montréal pouvaient se rendre, vous étiez d'avis alors que cela ne constituerait pas une infraction aux règlements, du moins les autorités fédérales ne diraient rien. Qu'est-ce qui empêche la police de Dorval de se mettre à l'entrée de l'aéroport et d'arrêter tous les taxis de Montréal qui quittent l'aéroport.

M. Béland: C'est la raison pour laquelle nous avons dit que les taxis de Dorval seraient aussi admis. C'est une question de négociation avec Dorval.

M. Benjamin: Oui, mais il s'agit de taxis de Montréal qui opèrent dans la ville de Dorval, sans permis de Dorval.

[Texte]

Mr. Béland: We are allowed to circulate in Dorval. We do not need a permit to go through a city.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Béland: If I just go through Dorval nobody will stop me from doing it.

Mr. Benjamin: That is the trouble with lawyers; now we have two different answers on this one.

Le président: Ceci met fin à la période de questions. Je tiens à vous remercier, monsieur Béland.

J'inviterais maintenant M. Maurice Marcotte qui est avocat pour la Cité de Dorval.

M. Rock: Vous avez aussi le maire de Dorval.

Le président: Je l'invite donc à venir ici en avant.

M. le maire Desnoyers, aurait quelques remarques à faire au Comité. Ce n'est pas un mémoire complet.

Monsieur le maire, la parole est à vous.

M. Sarto Desnoyers (maire de la Cité de Dorval): Merci, monsieur le président.

M. Marcotte, le conseiller juridique de la Cité, fera ressortir l'aspect juridique de notre règlement et la façon dont il s'applique à l'aéroport comme à la ville de Dorval.

Nous avons un règlement, le règlement 828, qui prévoit des taxis pour la population et tout le district de Dorval. Il faut bien comprendre que l'aéroport est situé dans la ville de Dorval et que, contrairement à ce qui a été prétendu, ce n'est pas un territoire isolé. C'est reconnu par les autorités fédérales, par le ministère des Transports. Nous établissons les normes de construction; nous faisons l'inspection des bâtiments; Nous assurons le service d'incendie; etc. La police de Dorval a juridiction sur tout, sauf l'immigration et les douanes, de même que la circulation et le stationnement. Pour les autres choses, notre service de police maintient l'ordre. Cela requiert donc un secteur assez considérable de notre personnel.

A toutes fins pratiques, on ne peut pas contester le fait que l'aéroport de Montréal est dans la municipalité de Dorval, à même titre que le port de Montréal est dans les confins de la ville de Montréal. Je crois qu'il est très juste de considérer qu'elle a juridiction sur le port de Montréal et sur les taxis qui desservent l'arrivée des bateaux. Nous n'avons pas le droit d'envoyer des taxis, à moins qu'ils

[Interprétation]

M. Béland: Nous pouvons circuler dans Dorval. On n'a pas besoin de permis pour emprunter les rues d'une ville.

M. Benjamin: Je vois.

M. Béland: Si je ne fais que passer par les rues de la ville, personne ne peut m'en empêcher.

M. Benjamin: C'est l'ennui avec deux avocats; on a deux interprétations différentes.

The Chairman: This ends the question period. Thank you very much, Mr. Béland.

Now I would like to call on Mr. Maurice Marcotte to come forward. Mr. Marcotte is the legal counsel for the City of Dorval.

Mr. Rock: You also have the Mayor of Dorval here.

The Chairman: I would also ask the Mayor of Dorval to come forward here.

His worship Mayor Desnoyers would like to make a few remarks to the Committee. It is not a complete brief and consequently Mr. Mayor, you have the floor.

Mr. Sarto Desnoyers (Mayor of the City of Dorval): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marcotte, our legal counsel for the City, will bring out the legal points of our by-law and the way in which it is applied to the airport as to the City of Dorval.

We have a by-law, it is called By-law 825, which provides for taxis for the population and the entire district of Dorval. You have to understand here that the airport is located in the City of Dorval and that, contrary to what has been claimed, it is not an isolated territory. It is recognized by the federal authorities, by the Department of Transport. We are the ones who establish the standards for construction, we are the ones who inspect the buildings, we provide fire fighting services, and so on. The Dorval police has jurisdiction over everything—except Immigration and Customs—including traffic and parking. For all the rest, it is our own police force which maintains order. That requires a rather considerable part of our staff.

For all practical purposes, one cannot deny the fact that the Montreal airport is located in the municipality of Dorval, just like the Port of Montreal is within the limits of the City of Montreal. I think that it would be very fair to consider that it has jurisdiction over the Port of Montreal and over the taxis which serve the arrival of ships. We have no right to send taxis unless they are specifically

[Text]

soient demandés tout particulièrement, comme c'est la coutume depuis déjà des années.

Pour ce qui est des taxis qui viennent conduire des gens à l'aéroport de Dorval, ils ont un tarif qui comprend aussi le retour à vide. Il m'est arrivé souvent de prendre des taxis pour retourner chez-moi à Dorval; c'est le même prix qu'à l'aéroport. Le tarif, qui est fixe, prévoit que la voiture retournera à vide, à moins qu'elle ne soit demandée ailleurs. C'est ainsi que cela fonctionne. Nos taxis font la même chose; ils vont à Montréal et n'ont pas le droit de ramener des passagers. C'est ainsi que la situation s'est établie depuis longtemps. Et maintenant, on met cette question de l'avant.

Je dois vous dire, monsieur le président, qu'en aucun temps, nous avons été demandés pour négocier. Je crois que nous avons juridiction sur la question; nous sommes importants dans cette question-là. En aucun temps, nous avons été demandés pour collaborer à un *modus vivendi* qui serait équitable pour tout le monde. Nous ne voulons pas être des personnes qui s'opposent et s'interposent simplement pour nuire. C'est le contraire. Nous sommes parfaitement satisfaits de pouvoir contribuer au bon fonctionnement de l'aéroport pour le plus grand bien-être des voyageurs.

Ceci dit, nous avons une suggestion à vous offrir pour le moment. Je crois que le président du Comité exécutif de Montréal a dit qu'il aurait une entrevue avec moi mais, je n'ai pas eu de nouvelles de lui.

Alors, toute la question est encore en l'air. Il me semble qu'il pourrait s'installer plus de téléphones et que les gens qui veulent avoir des taxis de Montréal pourraient sûrement en avoir par téléphone, si c'était un cas d'une telle importance. Par le truchement des services de distribution, la voiture qui est tout près pourrait prendre le client sans qu'il y ait d'amende ou d'ennuis.

Quant à desservir, c'est vous, messieurs du Comité, qui ferez probablement une recommandation. Si vous faites une recommandation pour un poste en commun, j'aimerais bien qu'il y ait aussi un poste pour Dorval, séparé de façon à ce qu'on puisse assurer le service autour de l'aéroport. Il faut tout de même réaliser que s'il y a un poste en commun et qu'un taxi, par exemple, de Lasalle ou de Veterans, prend un client et va le conduire à l'Île Perrot, à ce moment-là, toute l'idée des taxis, qui sont séparés par les juridictions municipales, vient de tomber.

Je crois qu'il pourrait y avoir ce qu'on pourrait appeler un *West End Taxi* et qu'à ce

[Interpretation]

called for, as has been the custom now for many years.

With regard to taxis which come to bring passengers to the airport at Dorval, they have a rate which also includes their deadheading back. It has often happened that I took a taxi to go back home at Dorval; it is the same price as at the airport. It is understood that the rate, which is a flat rate, provides for the vehicle deadheading back unless it is called to go elsewhere. This is how it works. Our taxi vehicles do the same thing. They go to Montreal and have no right to bring back any passengers. This is how the situation has been established now for a long time, and this question is now being put forward.

I must tell you, Mr. Chairman, that at no time have we been asked to negotiate. I think that we have jurisdiction in this matter. We are important in this question, but at no time were we requested to co-operate in some *modus vivendi* which would be fair and equitable for all. We do not want to be people who are going to object or make opposition just for the pleasure of doing so. Much to the contrary, we are perfectly satisfied and happy that we can contribute to the smooth operation of the airport for the greater well-being of travellers.

This having been said, we now have a suggestion to make to you, at least for the time being. I think the Chairman of the Executive Committee of Montreal has said he was going to have an interview with me, but I have had no news from him.

So the entire question is still up in the air. It seems to me that more telephones could be installed and those who wanted to have taxis from Montreal could surely call them by telephone, if the case were so important. Through the despatching services, the nearest car would be able to pick up the passenger without any fine or any trouble.

With regard to the matter of providing service, you are the ones, gentlemen, who will probably make a recommendation. If you recommend the common stand, I hope that there will also be a stand for Dorval, which is distinct so that we would be able to insure service around the airport. You have to realize all the same that if there is a common stand, and if a taxi, let us say, a Lasalle or a Veterans taxi picks up a passenger and takes him to Isle Perrot, then it seems to me that the entire idea of taxis, which are separated by municipal jurisdictions, would drop.

I think we could have what we might call a *West End Taxi* and then that entire section of

[Texte]

moment-là, toute cette partie de l'île serait desservie. Nous avons beaucoup d'industriels qui prennent ces taxis-là pour aller à leurs affaires et qui demandent des taxis pour revenir prendre l'avion.

Monsieur le président, je vous ai exposé le plus brièvement possible, pour ne pas retenir le temps des membres du Comité, notre attitude à Dorval. Je voudrais que M. Marcotte, notre avocat, touche la question de la légalité ou de l'importance que nous avons dans ce problème.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire. Monsieur Marcotte.

M. Maurice R. Marcotte (avocat pour la Cité de Dorval): Monsieur le président, le règlement 828-69 concerne les taxis dans les limites du territoire de la ville de Dorval. Le Conseil a bien l'intention de faire observer ce règlement tant et aussi longtemps que la législature provinciale nous permettra de le faire en vertu des pouvoirs qui nous ont été accordés dans le passé et qui nous sont encore accordés.

Je comprends qu'en vertu du Bill 75, à l'article 114, il est question d'accorder à la communauté urbaine un pouvoir de réglementation du taxi sur toute l'île de Montréal. Ce pouvoir prévu à cet article est discrétionnaire. La communauté urbaine peut l'exercer ou peut l'ignorer pendant un certain temps. A mon avis, tant et aussi longtemps, que ce pouvoir n'aura pas été exercé, la situation des taxis à Montréal demeure ce qu'elle est aujourd'hui: juridiction accordée à toutes les municipalités et observance des dispositions des règlements municipaux dans les limites des territoires de ces municipalités.

J'aimerais faire une remarque. On parle d'un poste en commun à l'aéroport. J'aimerais à ce qu'on précise. Est-ce à l'aérogare ou sur tout le territoire de l'aéroport? Nos taxis, à Dorval, desservent un grand nombre d'industries qui sont situées sur le territoire de l'aéroport. Si on ne fait pas cette distinction, on complique davantage le problème, à mon sens. Je ne connais pas votre mandat, mais je crois que le poste en commun, si jamais il est accordé, devrait se limiter au moins à l'aérogare. Notre secteur industriel est desservi par nos taxis, par nos services de transport en commun, avec lesquels nous transigeons. Je crois pas que ce point ait été soulevé encore et je voulais tout simplement attirer l'attention du Comité là-dessus.

La ville de Dorval, sur le plan légal, considère que des lignes directes de téléphone au

[Interprétation]

the Island would be served. We have a great many industrialists who take these taxis in order to go to their business and ask for taxis to come back and get their plane.

Mr. Chairman, I have explained our attitude in Dorval as briefly as possible so as not to hold up the members of the Committee. I would like our legal adviser, Mr. Marcotte, to deal with the legal aspect or the importance that we have in this matter.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Marcotte.

Mr. Maurice R. Marcotte (Attorney for the City of Dorval): Mr. Chairman, By-law 828-69 concerns taxis within the limits of the territory of the City of Dorval. The Council intends to have this by-law respected so long as the provincial legislature will allow us to do so under the powers which have been given to us in the past and which we still hold.

I understand that under Bill 75, under Clause 114, there is some question of giving to the urban community the power to regulate taxis for the entire Island of Montreal. This power provided for in that Clause is a discretionary power. The urban community can exercise it or can ignore it for a certain time. To my mind, so long as this power has not been exercised, the situation of the taxis in Montreal will remain what it is today, and that is a jurisdiction granted to all municipalities and observance of municipal bylaws within the limits of the territories of the municipalities themselves.

I should like to bring out one point. There has been talk of a common stand at the airport. I would like to have it spelled out. Would it be at the air terminal or over the entire airport territory? Our taxis, in Dorval, serve a great many industries which are on the airport territory. Now, if we do not make the distinction the problem will become that much more complex to my mind. I do not know what your terms of reference are, but I think that if the common stand is ever established, it should be limited to the air terminal. Our industrial sector is served by our own taxis, by our own public transportation services with which we transact business. This is a point which I do not think has been raised so far, and I simply wanted to draw the attention of the Committee to this particular matter.

The City of Dorval, from the legal point of view, considers that direct telephone lines to

[Text]

différentes associations de taxis pourraient assurer un service assez satisfaisant pour les clients de l'aéroport. Les taxis de Dorval, depuis 15 ans, ont demandé le privilège d'installer une ligne directe. On a dit, dans un rapport d'une association de taxis de Dorval, que les pages jaunes, où leur numéro de téléphone se trouvait, avaient été déchirées. Je crois que si les compagnies de taxis, tout comme les hôtels de Montréal, avait un téléphone où le client peut appeler directement, on pourrait solutionner le problème à 80, 90 p. 100.

C'est une solution qui ne demande pas d'amendement aux dispositions légales qui régissent les municipalités, parce qu'alors le client appelle à Montréal pour un taxi de Montréal. Le taxi de Montréal peut être, à ce moment-là, à l'aéroport. On a dit à un moment donné que les taxis de Montréal faisaient mille voyages par jour. Mille voyages par jour, si l'on considère environ 15 heures, cela fait au-delà de 60 taxis de l'heure sur le territoire de l'aéroport. A 60 taxis de l'heure, plus les taxis de Montréal, plus les taxis de Lachine et Pointe-Claire, parce qu'un grand nombre de la clientèle de l'aéroport demeure dans la partie ouest de l'île de Montréal, je suis de l'opinion que cela solutionnerait le problème d'une façon assez remarquable.

Quelqu'un a dit qu'à Dorval il n'y avait seulement que 30 taxis; il y a 60 permis de taxi. Le règlement de taxi ne s'applique pas à Murray Hill parce que cette compagnie détient un permis de la Régie provinciale des transports. Nous avons essayé, à plusieurs reprises, de taxer davantage Murray Hill pour obtenir plus de revenus. Tout ce que nous avons réussi à faire, c'est de leur imposer une taxe d'affaires qui s'élève à moins de \$150 par année.

Messieurs, je suis à votre disposition pour répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Marcotte.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask His Worship or the Counsel for Dorval if a common taxi stand were established, and I do not think this Committee nor the Department would be interested in it being established any other place but at or very near the air terminal, nowhere else on the grounds—if a common stand were established and allowed associations from any municipality in the island to use that common stand and wait as they would in a stand in their own municipality, would they then be violating by-laws of Dorval municipality?

[Interpretation]

the various taxi associations might assure a satisfactory service for the clients at the air terminal. Dorval taxis for 15 years have requested the privilege of installing a direct line. Mention was made in a Dorval taxi association report to the effect that the yellow pages where their telephone numbers appeared had been torn out. I think that if the taxi firms, just like the hotels in Montreal had a direct line where the client can call directly, then we might solve the problem at least 80 to 90 per cent of the problem.

It is a solution which requires no amendment to the legal provisions governing the municipalities, because then the passenger would call Montreal for a Montreal taxi. The Montreal taxi might be at the airport at the time. At one point it was stated that Montreal taxis made a thousand trips per day. A thousand trips per day, if we consider a day of about 15 hours, that means over 60 taxis an hour on the airport territory. At 60 taxis per hour, plus the Montreal taxis, plus the Lachine and Pointe-Claire taxis, because there are a great deal of the clientele at the airport, resides in the western part of the Island, I am of the opinion that this would solve the problem in a rather remarkable way.

Someone mentioned that there were only 30 taxis in Dorval but there are 60 taxi permits Granted. The taxi bylaw does not apply to Murray Hill because Murray Hill holds a Quebec Transport Board permit. We tried on several occasions to tax Murray Hill more in order to obtain more income, but all that we succeeded in doing was to impose a business tax which amounts to less than \$150 per year.

Now, gentlemen, I am at your disposal to answer any questions you want to ask of me.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Marcotte.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser la question suivante à son Honneur ou à l'avocat de la ville de Dorval: si un poste en commun était installé à Dorval—et je pense que ce Comité et le ministère n'aimeraient pas que ce soit ailleurs que très près de l'aéroport même—s'il y avait un poste en commun où les taxis d'une municipalité de l'île de Montréal pourraient attendre la clientèle comme ils le feraient dans leur propre municipalité, enfreindraient-ils alors les règlements de la municipalité de Dorval?

[Texte]

Mr. Marcotte: Any taxi owner or taxi driver who does not hold a Dorval taxi permit cannot operate a taxi from a taxi stand at the airport.

Mr. Benjamin: A previous witness says that they could operate from a common stand at the airport in Dorval without any legal difficulties.

Mr. Marcotte: Yesterday morning, the City of Montreal legal adviser mentioned that it cannot be done. This afternoon I heard one of my confrères saying that it could be done but after having said that he mentioned that he had lost all his cases at the municipal court.

Mr. Benjamin: Then until the municipality of Dorval amended its by-laws we could recommend that the Department of Transport could open common stands from now until next freezes over and they could not operate from that common stand without violating your by-law?

Mr. Marcotte: No, exactly. The by-law will have to be amended and it cannot be amended unless we get extra power from the provincial legislature.

Mr. Benjamin: Oh, boy. Would you care to comment on whether the Dorval city council administration has considered this situation as it affects the taxis from the other municipalities? Have they expressed any views or would you care to comment whether or not your council would be included to amend their by-laws to allow this stand to operate legally?

Mr. Marcotte: On this subject, I will say that the council have enacted this by-law so as to ensure to the population the good service of taxi and safety as far as the rest of the machine and the driver are concerned. Besides that we have to consider that there is in the industrial district and at the airport some taxis operating there. So we were sort of hamstrung because there was a contract passed by superior government and also authorized by the Province of Quebec with a private firm, this is why Murray Hill has never paid any taxi licence to Dorval. Nevertheless we feel that we are entitled to this but we are waiting for the lawsuit that Montreal started with Murray Hill some years back—even years back, I guess. It is in the Supreme Court now. According to the results or outcome of this case, I think we will act. As I said before, we are not dogs in the manger. We feel that there is a responsibility to the

[Interprétation]

M. Marcotte: Tout propriétaire ou chauffeur de taxi qui n'a pas de permis de taxi de Dorval ne peut conduire de taxi à partir d'un poste à l'aéroport.

M. Benjamin: Un témoin précédent a dit qu'ils pouvaient le faire à partir d'un poste en commun à l'aéroport de Dorval sans pour cela enfreindre les règlements.

M. Marcotte: Hier matin, le conseiller juridique de la ville de Montréal a dit qu'on ne pouvait le faire. Cet après-midi, j'ai entendu un de mes confrères dire que cela pouvait se faire. Après avoir dit cela, il a dit cependant qu'il avait perdu toutes les causes qu'il défendait devant le tribunal municipal.

M. Benjamin: Alors, jusqu'à ce que la municipalité de Dorval modifie son règlement, nous pouvons recommander qu'il y ait des postes en commun et le ministère des Transports pourrait en installer, mais les chauffeurs ne pourraient travailler à partir de ce poste en commun sans aller à l'encontre de vos règlements?

M. Marcotte: Exactement. Il faudrait modifier le règlement et on ne peut le faire à moins de recevoir des pouvoirs additionnels de l'Assemblée nationale.

M. Benjamin: Ça se complique, alors. Pourriez-vous nous dire quelle est l'attitude du Conseil municipal de Dorval en ce qui concerne les chauffeurs de taxi des autres municipalités? A-t-il laissé entrevoir quelle serait sa position à ce sujet? Pourriez-vous nous dire s'il serait prêt à modifier les règlements pour permettre aux chauffeurs de taxi de stationner au poste en commun sans enfreindre le règlement?

M. Marcotte: A ce sujet, je dois dire que le Conseil a adopté ce règlement afin d'assurer à la population un service de taxi excellent et de toute sécurité, tant du point de vue du véhicule que du chauffeur. En outre, il faut tenir compte du fait qu'il y a dans le secteur industriel et à l'aéroport des taxis qui desservent déjà la clientèle. Nous avons aussi en quelque sorte les mains liées à cause du contrat passé entre le gouvernement et une société privée et autorisé par la province. C'est la raison pour laquelle la Murray Hill n'a jamais payé de permis de taxi à Dorval. Néanmoins, nous pensons que nous sommes en droit d'exiger que la Murray Hill paie pour ses permis; cependant, nous attendons le résultat de la poursuite qu'a engagée la cité de Montréal contre la Murray Hill il y a sept ans. La cause est actuellement devant la Cour suprême. Nous prendrons ensuite nos dispositions. Comme je l'ai déjà dit, nous nous sen-

[Text]

travellers, too, and should this Committee recommend something that is not against the interest of the citizens of Dorval, we could possibly amend this to fit the case.

Mr. Benjamin: In any event, until there is some other kind of a mutual arrangement between municipalities, you intend to exercise your jurisdiction.

Mr. Desnoyers: Certainly.

Mr. Benjamin: On the direct line point that your counsel brought out, I think the statement of the 1,000 taxis a day was amended later in testimony to 500 a day, 1,000 passengers, an average of two passengers. Even at 500, that would be 30 taxis an hour. Do you feel that with a direct line service on an average of 30 taxis an hour from different parts of the area on the grounds of the airport, it would be adequate?

Mr. Marcotte: With the taxis in Dorval, 60, and in Lachine and Pointe Claire which is five minutes from the airport, I think you could service the airport on this telephone system.

Mr. Benjamin: In addition to meeting the first requirement of providing the air passenger with one of the three choices this direct line service to any taxi association anywhere in the area could be adequate to serve that need.

Mr. Marcotte: I would think so.

Mr. Desnoyers: This is the current practice now. A citizen could call a taxi from Montreal to go and get him at his home. We have no objection to that.

Mr. Benjamin: All right, thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Mayor, I would like to just say that your opening remarks and the opening remarks of Mr. Marcotte were well put and they were excellent. I would like also to say—many of you may know and some of you may not—but Mayor Desnoyers and I were very good friends. We were for a long time even though in the last federal election we were opponents.

Mayor Desnoyers: I agree with that.

Mr. Rock: We were friends before and after and still. So I just want to let you know this.

You stated, Mr. Marcotte, that a common stand would definitely be against the by-laws of the City of Dorval.

[Interpretation]

tons responsables envers les voyageurs et donc, si le comité faisait une recommandation qui ne va pas à l'encontre des citoyens de Dorval, nous pourrions sans doute modifier le règlement.

M. Benjamin: De toute façon, jusqu'à ce qu'une autre entente mutuelle ne soit conclue entre les municipalités, vous avez l'intention d'exercer votre juridiction.

M. Desnoyers: Certainement.

M. Benjamin: Pour ce qui est de la ligne téléphonique directe dont a parlé votre avocat, je pense que la déclaration voulant que 1,200 taxis par jour se rendent à l'aéroport a été modifiée par la suite et a été portée à 500 par jour soit 1,000 voyageurs en moyenne. Même s'il y avait 500 taxis par jour, cela signifierait 30 taxis à l'heure. Croyez-vous qu'un service de ligne directe avec une moyenne de 30 taxis à l'heure pour tout le terrain de l'aéroport serait suffisant?

M. Marcotte: Avec les 60 taxis de Dorval, Lachine et Pointe-Claire qui se trouvent à 5 minutes de l'aéroport, je pense que ce système téléphonique pourrait très bien desservir l'aéroport.

M. Benjamin: En plus de donner le choix aux voyageurs, une ligne directe avec n'importe quelle compagnie de taxi permettrait d'avoir un service adéquat.

M. Marcotte: Je crois bien.

M. Desnoyers: C'est ce qui se fait à l'heure actuelle. Si quelqu'un veut téléphoner à un taxi de Montréal de venir le prendre, nous ne pouvons nous y opposer.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le maire, je voudrais simplement vous dire que les observations que vous avez faites au début, de même que M. Marcotte sont très judicieuses. Comme certains d'entre vous le savent peut-être, son honneur le maire Desnoyers et moi-même avons été pendant de longues années de très bons amis même si au cours de la dernière campagne électorale fédérale nous étions des adversaires.

M. Desnoyers: Très certainement.

M. Rock: Nous sommes des amis de tous jours et nous le resterons. Vous avez dit monsieur Marcotte, qu'un poste en commun irait à l'encontre des règlements de la ville de Dorval.

Texte]

Mr. Marcotte: As the by-law is written now.

Mr. Rock: Yes. You stated also that if there were open telephone services to all the taxi firms, no matter who they are, this would not be actually against the by-laws.

Mr. Marcotte: Right.

Mr. Rock: Mr. Mayor, you mentioned something about the services that your municipality, the City of Dorval, provides to the Dorval airport. You provide police, court, fire service and you also provide water and sewerage service there. Does the City of Montreal provide any service to the Dorval airport?

Mayor Desnoyers: Not that I know of.

Mr. Rock: Yet it seems down here that the people in the City of Montreal want the benefit completely of the airport. The taxi drivers do and yet the city provides nothing to that airport.

Major Desnoyers: Right.

Mr. Rock: At present I believe that one of the Dorval taxi companies, through the good graces of Murray Hill, do at times provide certain taxi service at the airport while the other one does not. Do you feel that a direct service would cover this?

Major Desnoyers: It would eliminate this in the right system, yes.

Mr. Rock: It would eliminate this sort of fiction completely.

Major Desnoyers: Yes.

Mr. Rock: You mention that if we recommend a common stand, there should be a common stand for all of the taxis and one for Dorval if we do. Do you not feel in saying that that actually we, as members of a Committee, would not be doing the right thing if we make recommendations contrary to the laws of the Province of Quebec and also the by-laws of the City of Dorval?

Major Desnoyers: I do not think there could be any breaking of the law with two stands.

Mr. Rock: No, no, Mr. Mayor, I do not think you understand what I am saying. At the moment it is not according to law to do so.

Mayor Desnoyers: Right now, no.

[Interprétation]

M. Marcotte: Tel que le règlement est rédigé maintenant.

M. Rock: Oui. Vous avez aussi dit que s'il y avait des lignes téléphoniques directes à la disposition de tous les taxis, d'où qu'ils soient cela réglerait cette question juridique.

M. Marcotte: C'est exact.

M. Rock: Monsieur le maire, vous parlez des services que votre municipalité, la ville de Dorval, assure à l'aéroport de Dorval: les services de police, de tribunal, d'incendie, d'égouts et de canalisation. La ville de Montréal fournit-elle des services à l'aéroport?

M. Desnoyers: Pas que je sache.

M. Rock: Il semble que la population de la ville de Montréal voudrait bénéficier de tous les avantages de l'aéroport. Les chauffeurs de taxi bénéficient de tous ces avantages bien que la ville de Montréal ne fournisse en retour aucun service à l'aéroport.

M. Desnoyers: C'est juste.

M. Rock: Je crois que présentement une des compagnies de taxis de Dorval, grâce au bon vouloir de la Murray Hill, assure à l'occasion un service de taxis à l'aéroport quand la Murray Hill ne le fait pas. Croyez-vous qu'une ligne de téléphone directe éliminerait ces problèmes?

M. Marcotte: Oui.

M. Rock: Cela éliminerait les tensions.

M. Desnoyers: Oui.

M. Rock: Vous dites que si nous recommandions d'établir un poste en commun il devrait y en avoir un pour tous les autres taxis et un autre pour ceux de Dorval. Ne croyez-vous pas que nous formulerions des recommandations qui ne tiennent pas compte des lois de la province de Québec et des règlements de la ville de Dorval?

M. Desnoyers: Je ne crois pas qu'on enfreigne la loi.

M. Rock: Non, je ne crois pas que vous ayez compris ce que j'ai dit, monsieur le maire. Je dis qu'en ce moment, ce n'est pas légal de le faire.

M. Desnoyers: Non, évidemment.

[Text]

Mr. Rock: What I am asking is whether you feel that we, as a Committee, should recommend something that is definitely presently against the laws of your municipality?

Major Desnoyers: Yes.

Mr. Rock: Do you not feel that possibly we should only recommend these things according to the law, and it is up to the Province of Quebec to change the laws and then possibly we could make these changes if we think it is necessary?

Mr. Marcotte: May I answer, Mr. Rock? This is one of the main reasons I suggest the telephone booths because I think within the next year or two at the most, this urban community will exercise the power vested in it and regulate taxis throughout the Island of Montreal.

Mr. Rock: Oh, yes.

Mr. Marcotte: You see?

Mr. Rock: Yes, I see.

Mr. Marcotte: Then there will be no such legal problem arising from the settlement.

Mr. Rock: So you feel then the best immediate solution would be for us to allow the taxi companies to install direct line service?

Mr. Marcotte: I think it would be a good experimental trial.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I do not have much for you, Your Worship or the learned counsel, but I would like to ask, sir, and I think the counsel for the City of Dorval probably would be the one to answer this for me. I was wondering if you are prepared to take any initiatives and if so, would you accept the principle that the conglomerate municipalities around the City of Montreal might attempt to negotiate a reciprocal licensing agreement. Would the City of Dorval go along with that kind of a scheme? In other words, Dorval taxis could go to the other end and vice versa and this sort of thing. Would you be in agreement with that sort of a proposal?

Mayor Desnoyers: Our main responsibility, as I said before, is to ensure proper service for our citizens but when this is assured, you will find that we are not hard to get along with.

[Interpretation]

M. Rock: Je veux simplement vous demander si notre comité devrait recommander une chose qui, en ce moment, va à l'encontre des lois de la province de Québec et aussi à l'encontre des lois de votre municipalité.

M. Desnoyers: Oui.

M. Rock: Ne croyez-vous pas que nos recommandations devraient rester dans le cadre de la loi et que ce devrait être à la province de Québec de modifier les lois. Ensuite, nous pourrions proposer les modifications que nous croyons nécessaires.

M. Marcotte: Me permettez-vous de répondre, monsieur Rock? C'est précisément la raison pour laquelle nous avons proposé les cabines téléphoniques. Je crois que d'ici un an ou deux, la cité de Dorval se prévaudra de ses droits et régira les taxis dans toute l'île de Montréal.

M. Rock: Oui.

M. Marcotte: Comprenez-vous?

M. Rock: Oui.

M. Marcotte: Alors, il n'y aura plus de tels problèmes sur le plan juridique.

M. Rock: Ainsi, vous êtes d'avis que la meilleure solution serait de permettre aux compagnies de taxi d'avoir des lignes téléphoniques directes?

M. Marcotte: Oui, je crois que ce serait une bonne expérience à faire.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, ce n'est pas tellement à vous, ni à son honneur, ni à monsieur l'avocat que je voudrais poser une question. Je voudrais seulement vous poser cette question à l'avocat de la ville de Dorval. Je me demande si vous seriez d'accord que l'ensemble des municipalités de l'île de Montréal essaie de négocier une entente réciproque pour les permis. Accepteriez-vous par exemple un accord selon lequel tous les taxis de l'île de Montréal, y compris ceux de Dorval pourraient aller n'importe où dans l'île?

M. Desnoyers: Notre principale responsabilité, comme je l'ai dit précédemment, est d'assurer un service approprié à nos citoyens. Un fois que nous l'avons assuré, on s'entend facilement.

[Texte]

Mr. Skoreyko I see. One learned counsel pointed out earlier this afternoon—Mr. Marcotte—said that a taxi leaving the Dorval airport with passengers, driving through the City of Dorval, was not offending any of the city ordinances. Are you answering that one too?

Mr. Marcotte: I think he is contravening the city by-law if he picks up a client on the territory of the City of Dorval and if he picks up someone at the terminal airport, he is infringing the by-law of the City of Dorval.

Mr. Skoreyko: Even when he is on his way to Montreal?

Mr. Marcotte: Even if he is on his way to Montreal. With a phone call he will not be, you see.

Mr. Skoreyko: I see.

Mr. Marcotte: He cannot do business on the territory of the City of Dorval unless he is licensed for it.

Mr. Skoreyko: Yes, I see. Then assuming that all of the appropriate arrangements can be made for the establishment of the setting up of a common stand, would you prefer that all of the taxis in the City of Montreal—I do not know just how you take all this community in—but could all of the taxis operating in this area participate in this common stand or would you rather have the common stand restricted to two or three major companies who could provide a guaranteed service?

Mayor Desnoyers: At best—

Mr. Skoreyko: What would you prefer?

Mr. Marcotte: It would be very hard to control a full all-out stand for the whole island. How can you control the holders of permits from Pointe-aux-Trembles or Ste. Anne de Bellevue and so forth if you have not a central organization issuing all those permits? You have already 29 different permits throughout the Island of Montreal.

Mr. Skoreyko: Are there that many, 29?

Mr. Marcotte: At least 29 taxi permits.

Mr. Skoreyko: So then you would be...

Mr. Marcotte: So I think it would be much harder to control because in Dorval we can control only so much.

[Interprétation]

M. Skoreyko: Je vois. Un conseiller juridique a dit plus tôt cet après-midi monsieur Marcotte, qu'un taxi quittant l'aéroport de Dorval avec des passagers et qui traverse la ville de Dorval n'enfreint pas les règlements de la ville. Qu'en pensez-vous?

M. Marcotte: Je pense qu'il va à l'encontre des règlements de la ville s'il prend un passager dans le territoire de la cité de Dorval et s'il prend un passager à l'aérogare, il va également à l'encontre de ces mêmes règlements.

M. Skoreyko: Même s'il est en route pour Montréal?

M. Marcotte: Même s'il est en route pour Montréal. S'il vient chercher un passager à la suite d'un appel téléphonique, il n'enfreint pas nos règlements.

M. Skoreyko: Je vois.

M. Marcotte: Il ne peut prendre de voyageurs dans le territoire de la ville de Dorval à moins d'avoir un permis.

M. Skoreyko: Je vois. Alors, si toutes les dispositions voulues étaient prises pour avoir un poste en commun, est-ce que vous préféreriez que tous les taxis de l'île de Montréal soient au même poste en commun ou préféreriez-vous n'avoir un poste en commun que pour 2 ou 3 compagnies principales qui assureraient un service garanti? Que préféreriez-vous?

M. Desnoyers: Ce qui convient le mieux.

M. Skoreyko: Que préféreriez-vous?

M. Marcotte: Je pense qu'il serait difficile de contrôler un poste pour tous les taxis de l'île de Montréal. Comment pouvez-vous surveiller les détenteurs de permis de Pointe-aux-Trembles, de Sainte-Anne de Bellevue et ainsi de suite, si vous n'avez pas une organisation centrale qui émet tous ces permis? Il existe 29 permis différents dans l'île de Montréal.

M. Skoreyko: Il y en a tant que ça?

M. Marcotte: Au moins 29 différents permis.

M. Skoreyko: Ainsi.

M. Marcotte: Je pense qu'il serait beaucoup plus difficile de savoir exactement ce qu'il en est, parce que nous ne pouvons en contrôler qu'un certain nombre à Dorval.

[Text]

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. Marcotte: In Lachine they are not interested in controlling who is going through Lachine necessarily.

Mr. Skoreyko: I gather then, sir, first that you would find most acceptable the proposal that telephone lines be installed in the terminal building. Second, your proposal might be that providing there was a concession or a stand for the taxis in the City of Dorval at the airport and beyond that, your preference would be that one or two of the major taxi companies from the metropolitan area of...

Mr. Marcotte: I cannot speak for the council but...

Mr. Skoreyko: No, no.

Mr. Marcotte: But I think it would be much easier to assess.

Mr. Skoreyko: I understand this to be your preference in that order.

Mr. Marcotte: I cannot talk for everybody on the council but I imagine that we can work out something that would be realistic and practical. It has to be practical.

Mr. Skoreyko: What is your feeling of that concept, of that approach to the problem?

Mr. Marcotte: I am not opposed to the whole idea providing that we are really accomplishing something.

Mr. Skoreyko: Yes, I see. Thank you very much, sir.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur le maire ou monsieur Marcotte, avez-vous eu des plaintes de la part des opérateurs de taxis de Dorval, à l'effet que le service n'était pas adéquat ou que quelque chose ne fonctionnait pas bien?

Mr. Desnoyers: Oui, nous avons eu des plaintes, et surtout de citoyens, par exemple, qui s'attendent toujours à y trouver un taxi de Dorval, et c'est normal, mais ils n'ont pas le choix, ils prennent une voiture de Murray Hill qui y est. Ils nous demandent donc comment il se fait qu'il n'y a pas de taxi de Dorval à cet endroit.

Maintenant, nos chauffeurs et propriétaires de taxis se plaignent aussi du fait qu'ils n'y a aucune place qui leur soit réservée. Ils auraient voulu avoir une ligne directe; j'ai tenté de négocier dans ce sens. A un moment, j'avais obtenu une sorte d'acquiescement qui, par la suite, a été retiré. Je ne sais pas ce qui est

[Interpretation]

M. Skoreyko: Oui.

M. Marcotte: A Lachine, ils ne sont pas nécessairement intéressés à contrôler les taxis qui passent par la municipalité.

M. Skoreyko: Alors, j'en conclus que premièrement vous trouveriez tout à fait acceptable d'installer des lignes téléphoniques directes à l'aérogare. Deuxièmement, votre proposition pourrait être que, pourvu qu'il y ait une concession ou un poste pour les taxis de la ville de Dorval à l'aéroport, vous préféreriez qu'une ou deux des principales compagnies de la région métropolitaine...

M. Marcotte: Je ne puis parler au nom du conseil municipal, mais...

M. Skoreyko: Non, non, non.

M. Marcotte: Je pense que ce serait beaucoup plus facile à évaluer...

M. Skoreyko: Je pense que c'est ce que vous préféreriez.

M. Marcotte: Je ne puis parler au nom de tous les membres du conseil municipal, mais nous pourrions en arriver à une solution pratique et réaliste. Il faut que ce soit pratique.

M. Skoreyko: Que pensez-vous de cette façon de résoudre le problème?

M. Marcotte: Je serais d'accord pourvu qu'on aboutisse à quelque chose de concret.

M. Skoreyko: Je vois. Merci beaucoup, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayor or Mr. Marcotte, have you had any complaints from your local taxi operators in Dorval, to the effect that the service was inadequate or that there was something not working too well?

Mr. Desnoyers: Yes, we have had complaints primarily from citizens, for instance, who always expect to find a Dorval taxi there, this is normal. But they do not have a choice. They have to take Murray Hill which is there. And then they ask us how is it that we have no taxis there.

Our taxi drivers and our taxi owners complain too that they have no reserved space there. They would have liked to have a direct line. I tried to negotiate about this, and at one point I had obtained a sort of agreement and then it was withdrawn. I do not know what happened, but they were ready to pay for a

[Texte]

arrivé, mais ils étaient prêts à payer le coût d'une ligne spéciale et directe. Ils auraient été très heureux d'avoir une ligne où les gens de Dorval, auraient pu appeler leur taxi à Dorval, parce que c'est leur service de taxi.

M. Trudel: Maintenant, monsieur le président, il semble qu'actuellement, il y ait un service à Dorval, je pense qu'on l'appelle «Dorval Service».

Et on nous a soumis qu'une ligne directe était installée en permanence au dépôt de Murray Hill, communiquant avec ce service de taxis.

M. Desnoyers: Oui, mais c'est tout récent.

M. Trudel: Une autre question, monsieur le président. Les infractions dont on a discuté cet après-midi et qui ont été portées devant les tribunaux étaient-elles contre les règlements de la municipalité de Dorval?

M. Marcotte: J'ose le croire, oui. Maintenant, lorsqu'il en a été question cet après-midi j'ai fait téléphoner à la Cité de Dorval où on m'a dit que nous avons, à la cour municipale de Dorval, 4 ou 5 causes par mois, provenant du territoire de l'aéroport. en somme, je considère que ce n'est pas assez considérable pour que ce soit vraiment pris au sérieux. Si 4 ou 5 infractions par mois se produisent à l'aéroport de Dorval, ce n'est tout de même pas décourageant comme situation.

M. Trudel: Bon! Monsieur le procureur, est-ce que ce sont des infractions à vos règlements municipaux?

M. Marcotte: Je crois que oui. Je ne sais pas si les règlements du ministère des Transports vont jusqu'à réglementer dans le même sens que ceux de Dorval, mais j'ose croire que les plaintes sont portées en vertu du règlement de Dorval.

• 1800

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Monsieur le maire, avez-vous eu des plaintes de la part des compagnies aériennes à l'effet que le service n'était pas adéquat, à Dorval?

M. Desnoyers: Je dois vous dire que ce n'est pas pour les passagers. Les plaintes et les demandes que nous avons eues concernaient surtout pour leurs employés. Ils devaient négocier des contrats sans tenir compte des services que nous pouvions leur donner, mais pas pour les voyageurs du service aérien.

M. Trudel: C'était pour des gens qui étaient dans une situation différente.

[Interprétation]

special direct telephone line. They would have been very happy to have a direct line so that Dorval people could have called a Dorval taxi, because it is their taxi service.

Mr. Trudel: Now, Mr. Chairman, it seems that at the present time there is a taxi service in Dorval that is called "Dorval Service". And we were told that there was a permanent direct line from the dispatching office of Murray Hill to this Dorval Service.

Mr. Desnoyers: Yes, but this is quite recent.

Mr. Trudel: Another question Mr. Chairman. The infractions discussed this afternoon, and which were brought before the courts, were these against by-laws of the municipality of Dorval?

Mr. Marcotte: I believe so, yes. When this was mentioned this afternoon, I had a phone call put through to the City of Dorval and I was told that in the municipal court in Dorval we have four or five cases a week in connection with the airport territory. I consider this not considerable enough for it to be really taken seriously. If there are four or five infractions per month which occur at the airport at Dorval, it is really not all that discouraging as a situation.

Mr. Trudel: Sir, are these infractions against your municipal by-laws?

Mr. Marcotte: Yes, I think so. I do not know whether the regulations of the Department of Transport go so far as to regulate in the same way as the Dorval by-laws do, but I would believe that the complaints come under the Dorval by-law.

Mr. Trudel: My last question, Mr. Chairman. Mr. Mayor, have there been any complaints from the airlines to the effect that the service was not adequate at Dorval?

Mr. Desnoyers: I must tell you that they were not in connection with passengers. The complaints and the requests we had concerned especially their personnel. They had to negotiate contracts without taking into account the services we could give them, but not in so far as the passengers were concerned.

Mr. Trudel: It was for people who were in a different situation.

[Text]

Mr. Desnoyers: Pour employés de bureau, par exemple.

Mr. Trudel: Parfait. Merci, monsieur le président.

Le président: M. Horner.

Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I think Mr. Pringle asked the first question, and his was the one I was going to ask, so I will forego any questions.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I want to ask one question for clarification, and it may have already been properly answered. Does the provincial authority under that particular section of your by-laws applying to the operation of taxi business, permit you to bilaterally talk to the City of Montreal about a reciprocal arrangement or with any other municipality involved?

Mr. Marcotte: I would say in theory, no. But in practice we often include some provisions which are more or less illegal. Until such time as anyone does attack the by-law itself, we just live along with it. But it could be done, but it is not, legally speaking, the proper way to do something.

Mr. Forrestall: In the light of what appears to be a very heated situation, would you be prepared to seek some form of accommodation that perhaps becomes a bad situation only when somebody complains?

Mr. Marcotte: The Council will seriously take into consideration any proposal or any way out, to improve the service at the airport. This council of Dorval is interested in giving good service to its taxpayers, and also to the people who come to Dorval and to the airport. They would seriously consider any way of trying to improve the situation.

Mr. Forrestall: It is the first time in two or three days that I have understood your position in this matter, and I appreciate your coming very much. I am sure I speak for the others here too.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Your Worship, and representatives of the City, I am just wondering whether or not you have had any direct consultation with the Department of Transport in regard to any improvements in the over-all situation. I realize that in your opening remarks you said you had not been

[Interpretation]

Mr. Desnoyers: For office employees, for instance.

Mr. Trudel: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur le président, M. Pringle a posé la question que je voulais poser. Je cède donc mon tour.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je veux simplement poser une question de détail. Peut-être y a-t-on déjà répondu. Les autorités provinciales vous autorisent-elles, en vertu de l'article de votre règlement visant l'industrie du taxi, à avoir des négociations bilatérales avec la ville de Montréal ou quelque autre municipalité au sujet d'ententes réciproques?

M. Marcotte: Je dirais que non, en théorie bien qu'en pratique, nous incluons souvent des dispositions qui sont plus ou moins illégales. Jusqu'au moment où quelqu'un s'en prend au règlement, nous le maintenons. Cela pourrait se faire, évidemment, mais sur le plan juridique, ce n'est pas la façon appropriée de procéder.

M. Forrestall: Étant donné que la situation est fort délicate, seriez-vous prêt à essayer de trouver une entente? La situation s'aggrave quand quelqu'un se plaint.

M. Marcotte: Le conseil tiendra sérieusement compte de toute proposition en vue d'améliorer la situation à l'aéroport. Le conseil municipal de Dorval veut donner un bon service à ses contribuables ainsi qu'à ceux qui viennent à l'aéroport de Dorval. Il tiendra compte de toute possibilité en vue d'améliorer la situation.

M. Forrestall: C'est la première fois en trois jours que je comprend votre point de vue. Je vous remercie d'être venu.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, votre honneur, représentants de la cité de Dorval avez-vous eu des consultations directes avec le ministère des Transports afin d'améliorer la situation? Je crois vous avoir entendu dire que vous n'avez rien proposé. Avez-vous formulé des instances soit verbale

[Texte]

asked to submit anything. But have you made representation, either verbally, through wires or through letters, or briefs to the Department of Transport?

Mayor Desnoyers: I must say that whatever discussion I have had with the manager and the head of the airport was mostly on account of our taxi people. You see, I was not there to criticize the Murray Hill people or anybody else. What I wanted was that our taxis should have better access to the airport, and I thought that if this was done, even by direct telephone line, we would have been happy.

Mr. Skoberg: You have made that representation.

Mayor Desnoyers: I made that representation many times. At a certain time I almost got the okay. But after that it was refused. They did not have any line and space and this and that, but I feel that I was blocked somewhere along the line.

Mr. Skoberg: I understand that your police are the ones who do look after the airport facilities themselves, the grounds and the likes of that.

Mayor Desnoyers: Yes, except for traffic, and immigration, and customs.

Mr. Skoberg: Well, supervision of the taxi service, and making sure that the city by-laws are adhered to, is that taken care of by your people?

Mayor Desnoyers: Yes, it would be taken care of by our police. That is for sure, although the RCMP look after the traffic there.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Avez-vous dit, monsieur le maire, que vos policiers vont sur le territoire de l'aéroport et qu'ils peuvent arrêter un chauffeur de taxi de Montréal que ferait monter quelqu'un?

M. Desnoyers: Sûrement, ils peuvent le faire.

M. Portelance: Est-ce que ce sont eux qui le font?

M. Desnoyers: Ordinairement, ce ne sont pas eux. C'est la Gendarmerie royale qui dirige la circulation et qui fait la surveillance du trafic et du stationnement. Ils sont là et ils le font, mais nos policiers pourraient le faire.

[Interprétation]

ment, par télégramme, lettre, ou mémoire au ministère des Transports?

M. Desnoyers: Je dois vous dire que la plupart des discussions que j'ai eues avec le directeur de l'aérogare étaient à propos des taxis. Je n'étais pas là pour critiquer la Murray Hill ou quiconque d'autre. Je voulais que nos taxis aient un meilleur accès à l'aéroport et j'ai pensé que si ce but était atteint en établissant une ligne directe, nous serions très satisfaits.

M. Skoberg: Avez-vous fait cette représentation?

M. Desnoyers: Oui, plusieurs fois. J'ai presque obtenu l'autorisation à un moment donné mais ensuite elle a été retirée. Il n'y avait pas de ligne, ni d'espace, etc.

M. Skoberg: Si je comprends bien, votre police surveille le terrain de l'aéroport?

M. Desnoyers: Oui, sauf pour la circulation, l'immigration et les douanes.

M. Skoberg: Elle surveille les services de taxi et s'assure que les règlements sont observés n'est-ce pas?

M. Desnoyers: Oui, bien que les agents de la gendarmerie royale s'occupent de la circulation.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Did you mention, Mr. Mayor, that your police go on the territory of the airport and that they can arrest a taxi driver from Montreal who picks up a passenger?

Mr. Desnoyers: Certainly, they can do so.

Mr. Portelance: Are they the ones who do it?

Mr. Desnoyers: Normally, no. It is the Royal Canadian Mounted Police which supervises traffic and parking. They are there and they do it, but our police force could do so.

[Text]

M. Portelance: Y a-t-il des policiers de Dorval qui travaillent toute la journée à l'aéroport présentement?

M. Desnoyers: Non, pas tout à fait. Nous considérons l'aéroport comme n'importe quel autre quartier de la ville. Quand on demande notre aide, nous envoyons des agents, que ce soit pour fouiller les hangars, pour assurer l'ordre dans les magasins, ou pour n'importe quoi. Ils y sont demandés comme ils seraient demandés dans n'importe quelle autre place, dans les limites de la ville, et ils vont faire leur travail. Mais ils ne font pas de surveillance continue.

M. Portelance: Présentement, à Dorval existe-t-il un service municipal de transport en commun?

M. Desnoyers: Non.

M. Portelance: S'il y en avait un, est-ce que votre service pourrait desservir l'aéroport?

M. Desnoyers: On en a discuté maintes et maintes fois et on a dit que l'aéroport serait probablement la partie la plus payante de la ville. Mais cette position est déjà occupée par un contracteur. Dès lors, nous ne pouvons pas...

M. Portelance: Un instant, c'est dans votre ville. Vous disiez tout à l'heure que même s'il y avait un poste de taxi en commun, vous auriez le droit de vous objecter. Je ne vois pas pourquoi vous n'auriez pas le droit d'y aller, parce que c'est dans votre ville.

M. Desnoyers: Oui, mais cette question est toujours en suspens. L'affaire de Murray Hill, ce n'est pas clair. Nous attendons que le jugement soit rendu et à ce moment-là, nous les forcerons à rentrer dans la famille et à acheter des permis pour faire du transport dans Dorval. Nous aurons alors juridiction sur eux. Pour le moment, ils opèrent en vertu de contrats et avec l'approbation de Québec et nous sommes obligés de le tolérer ainsi.

M. Portelance: Est-ce que tout le territoire de l'aéroport est dans la ville de Dorval?

M. Desnoyers: Pas tout à fait non, il y a une pointe dans Saint-Laurent, c'est comme une pointe de tarte.

M. Marcotte: Toutes les bâtisses de l'aéroport sont dans les limites de Dorval. Il y a des pistes d'envol dont une partie se trouve dans Pointe-Claire et une autre dans Saint-Laurent, mais ce sont des terrains vagues.

M. Portelance: Cela veut dire que le gouvernement fédéral paie des taxes à trois ou quatre municipalités?

[Interpretation]

Mr. Portelance: Are there any Dorval Police working all day long at the airport at the present time?

Mr. Desnoyers: No, not quite. We consider the airport as being like any other district of the city. When our help is requested we send officers, whether it be for investigation into the hangars or for the stores or for anything at all. They are requested to go there as they would be requested in any other place, within the city limits, and they do their work. But they do not exercise constant surveillance.

Mr. Portelance: At the present time, is there a public transportation service in Dorval?

Mr. Desnoyers: No.

Mr. Portelance: If there were, would your service be able to serve the airport?

Mr. Desnoyers: This was discussed several times and it was said that the airport probably would be the most profitable part of the city. But this position is already taken care of by a contractor. So we cannot...

Mr. Portelance: Wait a minute, it is in your city. You were mentioning a little while ago that even if there were a common taxi stand you would have the right to object. I do not see why you would not have the right to go there, because it is in your city.

Mr. Desnoyers: Yes, but this matter is in suspense. The question of Murray Hill is not clear. We are waiting for a decision to be rendered and then we shall force them to join the family, if you will, and buy our permit to operate in Dorval. Then we shall have jurisdiction over them. At present, they operate under a contract with Quebec approval and we have to tolerate this.

Mr. Portelance: The complete territory of the airport, is that all in Dorval?

Mr. Desnoyers: No, not quite all of it. There is a little bit of it in St. Laurent. Like the tip of a slice of pie.

Mr. Marcotte: All the buildings are in the Dorval city limits. There are runways part of which is in Pointe-Claire and part in St. Laurent, but this is vacant land.

Mr. Portelance: Which means that the federal government pays taxes to three or four municipalities?

[Texte]

M. Marcotte: Oui, aux trois municipalités.

M. Portelance: Mais aucune taxe n'est payée à Montréal, d'après vous?

M. Marcotte: Aucune taxe n'est payée à Montréal.

M. Portelance: Très bien, merci.

Mr. Rock: I would like to ask one thing. You people, the City of Dorval, do collect, not licences, but a business tax from all concessionaires at the airport.

Mayor Desnoyers: Right.

Le président: Messieurs, ceci termine nos audiences à Montréal. Je tiens à vous remercier, monsieur le maire et monsieur Marcotte de votre mémoire et tous ceux qui nous ont présenté des mémoires. Merci beaucoup.

The Committee will be adjourned to the call of the Chair. Thank you very much.

[Interprétation]

Mr. Marcotte: Yes, to the three municipalities.

Mr. Portelance: But no tax is paid to Montreal, according to you?

Mr. Marcotte: No tax is paid to Montreal.

Mr. Portelance: Fine, thank you.

M. Rock: J'aimerais poser une question s'il vous plaît. La ville de Dorval ne perçoit-elle pas une taxe d'affaires de tous les concessionnaires à l'aéroport.

M. Desnoyers: C'est juste.

The Chairman: Gentlemen, this completes our hearings here in Montreal. I wish to thank His Worship the Mayor and Mr. Marcotte for their brief, and I also want to thank everyone who presented briefs here. Thank you very much.

Le Comité lève la séance à l'appel du président. Merci beaucoup messieurs.

APPENDIX "F"

RATE COMPARISON
VETERAN TAXI—MURRAY HILL
LIMOUSINE SERVICE LTD.

Between airport and	TAXI 3 passengers	Murray Hill 3 passengers
A* Outremont	\$5.50	\$5.25
Westmount	5.50	5.25
A Montreal West	4.00	4.25
Montreal Hotels	6.00	6.50
Dominion Square		
A Ville St. Pierre	4.00	3.75
A Pointe St. Charles	6.00	5.75
Notre Dame de Grace	5.00	5.25
A Town of Mount Royal	4.00	4.25
PL-PD Insurance	\$100,000.	\$1,000,000.

*A—Maximum 4 passengers in taxi or sedan

APPENDICE «F»

COMPARAISON DES TAUX
VETERANS TAXI et MURRAY HILL
LIMOUSINE SERVICE LTD.

Entre l'aérogare et	TAXI 3 passagers	Murray Hill 3 passagers
A* Outremont	5.50	5.25
Westmount	5.50	5.25
A Montréal-Ouest	4.00	4.25
Hôtels de Montréal	6.00	6.50
Carré Dominion		
A Ville St-Pierre	4.00	3.75
A Pointe St-Charles	6.00	5.75
Notre-Dame de Grâce	5.00	5.25
A Ville Mont-Royal	4.00	4.25
Assurance	\$100,000.	\$1,000,000.

*A—Minimum de 4 passagers

APPENDIX "G"

Montreal, December 17, 1969.

To the Chairman and to the
Members of the Standing Committee
of the House of Commons on
Transportation and Communication.

Gentlemen,

Tuesday morning, the representatives of Diamond Taxicab Association and Veterans Taxicab Association guaranteed service at the airport provided their members were guaranteed an exclusive taxi station at the airport. They added that they did not and could not guarantee service if a common taxi stand was created.

Murray Hill has no objection to the establishment of taxi stations at the airport, common or not, but Murray Hill must state, as Diamond Taxicab has stated, that if such stations are established the guarantee of services which its contract imposes must be withdrawn.

The great thing to say these days is that Murray Hill has a "monopoly" at the airport. This has become a useful slogan which all kinds of people are using to further their own little personal interests. It is very far from the truth. All transportation services, whether by taxi or otherwise, are available at the airport, whether to go to the airport or to leave the airport. The only special right given to Murray Hill is to wait for passengers

APPENDICE «G»

Montréal, ce 17 décembre 1969

Monsieur le Président,
Messieurs les Membres du Comité,
Comité Permanent de la Chambre des Com-
munes sur les Transports et Communications

Messieurs,

Mardi matin, les représentants des Associations Diamond Taxicabs et Veterans Taxicabs garantissaient le service à l'aéroport si on confiait à leurs membres un poste d'attente exclusif. Ils ajoutaient qu'ils ne garantissaient pas le service et ne pouvaient le garantir si vous établissiez un poste d'attente de taxis commun.

La compagnie Murray Hill n'a aucune objection à l'établissement de postes d'attente de taxis à l'aéroport, communs ou non. Mais la compagnie Murray Hill vous dit, comme Diamond Taxicabs, qu'on ne peut alors exiger d'elle la garantie du service que son contrat lui impose actuellement.

On prétend que Murray Hill a un monopole à l'aéroport. C'est un slogan commode pour tous ceux qui veulent promouvoir un petit intérêt personnel; mais ce n'est pas conforme à la vérité. Tous les services de transport, qu'ils soient par taxis ou autrement, sont disponibles à l'aéroport, soit pour s'y rendre ou pour le quitter. Le seul droit particulier conféré à Murray Hill est le droit d'attendre les passagers à l'aéroport; mais Murray Hill a ce droit

at the airport; but Murray Hill has that right for one and only one reason; *its vehicles must be at the airport and wait there* for passengers. So it is not a right to wait, it is an obligation to wait.

Certain taxi-drivers request the right to wait for passengers at the airport. Very well. But are they prepared to accept the obligation to wait there? The Murray Hill vehicles that wait at the airport are not only those vehicles that have carried passengers to the airport; 65 or more of the trips made by Murray Hill vehicles towards the airport are dead-headed to await possible passengers and be instantly available if services are required.

We have prepared an elaborate memorandum commenting certain facts relating to the operation of a transportation service at the airport and we have sketched in this memorandum the legal framework within which the airport problem must be considered. This memorandum is annexed to the present statement.

We also annex to these presents the following exhibits:

1. The list of all Murray Hill vehicles used at the airport;
2. A copy of the tariffs filed in accordance with the law by Murray Hill with the Transportation Board of the Province of Quebec. *These rates are obligatory in accordance with the provisions of the Quebec Transportation Board Act, and are subject to the exclusive control of the Quebec Transportation Board;*
3. A copy of the schedule for the regular services provided for \$1.75 a head every fifteen minutes, even for one passenger, between the airport and center of the City; this schedule is also filed with the Quebec Transportation Board;
4. Since certain inaccurate comparisons have been made and filed on Murray Hill tariffs, we file herewith a copy of the tariffs of Diamond Taxicab Association and Veterans' Taxicab Association with comments. *(Filed with the Clerk of the Committee)*

We have been informed at these hearings that the taxi-drivers are not members of these associations. The owners are. We have also been informed that in most cases they are not the employees of the owners but their lessees. They pay the rent before they start working and they can operate the service when and how they wish. We will not discuss the glaring illegality of these leases in the light of the provisions of the Quebec Transportation Board Act. All we want to emphasize is that the tariffs of these associations

là seulement parce qu'elle est obligée d'attendre: ses véhicules doivent être à l'aéroport, disponibles. Il ne s'agit donc pas tant d'un droit d'attendre des voyageurs à l'aéroport, sive d'attendre.

Certains chauffeurs de taxis demandent le droit d'attendre des voyageurs à l'aéroport. Très bien. Mais vont-ils accepter l'obligation d'attendre à l'aéroport?

Ce ne sont pas seulement les véhicules de Murray Hill qui transportent des passagers vers l'aéroport qui y attendent des voyageurs; 65 p. 100 et plus des voyages effectués par les véhicules de Murray Hill vers l'aéroport se font sans voyageurs dans le but d'être disponibles instantanément si leurs services sont requis.

Nous avons préparé un mémoire élaboré exposant certains faits relatifs à l'opération d'un service de transport à l'aéroport et nous avons décrit dans ce mémoire les cadres juridiques dans lesquels s'insère le problème de l'aéroport. Ce mémoire accompagne le présent exposé.

Nous annexons aussi aux présentes les exhibits suivants:

1. La liste de tous les véhicules de Murray Hill utilisés à l'aéroport.
2. Une copie des tarifs déposés, selon la loi, par Murray Hill auprès de la Régie des Transports de la Province de Québec. *Ces taux sont obligatoires en vertu des dispositions de la Loi de la Régie des Transports du Québec et sont sujets au contrôle exclusif de la Régie.*
3. Une copie de la cédule des services réguliers fournis pour \$1.75 toutes les quinze (15) minutes entre l'aéroport et le centre-ville, même s'il n'y a qu'un passager; cédule qui est également déposée auprès de la Régie des Transports du Québec.
4. Puisqu'on a fait des comparaisons inexactes entre les tarifs de Murray Hill et les tarifs des taxis, une photocopie des tarifs de l'Association des taxis Veterans et de l'Association des taxis Diamond. *(Dans les archives du greffier du Comité.)*

Nous avons appris au cours des auditions, que les chauffeurs de taxis ne sont pas membres de ces associations. Que ce sont les propriétaires de taxis qui sont membres. Nous avons appris qu'ils ne sont même pas, dans la majorité des cas, des employés des propriétaires-membres mais leurs locataires. Nous savons qu'ils paient leur loyer avant de prendre possession et ils peuvent donner le service comme et quand ils veulent. Nous ne parlerons pas de l'illégalité flagrante de ces locations vu les dispositions impératives de la Loi

cannot be binding on non-members especially if they are lessees.

May we remind the Committee that no municipality can, at the present time, impose a tariff applicable to taxis carrying passengers outside the limits of that municipality. All municipal by-laws stipulate that for trips taking passengers out of the municipality, the rate shall be established not by meter but by mutual agreement between the driver and his client. The tariffs of the taxi associations have absolutely no legal sanction and are obligatory by consent only. No legally constituted Government authority in this Province has sanctioned these tariffs nor rendered any of them obligatory. The Minister of Transport of Canada has no jurisdiction whatsoever in matters relating to the operations of taxi services and has no sound legal jurisdiction to determine transportation tariffs for surface travelers in this Province. He has no jurisdiction to issue any taxi permits to any one, whether it is to serve the airport, the port of Montreal, the C.N.R. or any other federal undertaking. He has no jurisdiction nor any power with proper effective legal sanctions available to impose either the use of a taximeter for intermunicipal trips in this Province or a flat rate tariff at so much a trip.

The result is that the price for a trip between the airport and any municipality, except Dorval, depends on the goodwill of the driver. Mr. Rochette has already indicated to you some of the rather surprising rates that appear on occasion as a result.

5. Documents relating to transportation services given by Murray Hill and particularly unsolicited letters from Air Canada and other airlines, congratulating Murray Hill for its services. We file the more recent ones; other similar testimonials are available.

6. A copy of the judgment of the Municipal Court of Montreal recognizing the absence of any jurisdiction by the City of Montreal on intermunicipal services given to the airport and confirming the exclusive jurisdiction of the Quebec Transportation Board to issue permits for such services.

You will allow us, no doubt, to avoid comments on the surprising suggestion, to say the least, that municipal by-laws would authorize services by reciprocity. Did some one forget that reciprocal regulations will not begin to solve the question of tariffs? If the source of the ills of the taxi industry and the root of the so-called problems at the airport are multiple, municipal jurisdictions over taxi permits, the answer is not reciprocity between two of the thirty (30) municipalities

de la Régie des Transports du Québec. Qu'il nous suffise de souligner que les tarifs de ces associations ne peuvent être obligés des non-membres et surtout des locataires.

Permettez-nous de souligner, en passant qu'aucune municipalité n'a présentement le pouvoir d'imposer un tarif applicable aux taxis sortant des limites municipales. Tous les règlements municipaux stipulent que pour les voyages à l'extérieur de la municipalité, le tarif sera celui établi non par taximètre mais par entente entre le chauffeur et le client. Les tarifs des associations de taxis n'ont aucune force légale obligatoire et ne sont sanctionnés légalement par aucune autorité de cette province. Aucun pouvoir légalement constitué en cette Province n'a sanctionné ces tarifs ni ne les a rendus obligatoires.

Le Ministre des Transports fédéral n'a aucune juridiction en matière d'opérations de services de taxis et n'a aucune juridiction légalement valable pour déterminer des taux de transport de voyageurs dans cette Province. Il n'a aucune juridiction pour émettre des permis de taxis que ce soit pour desservir l'aéroport ou le Port de Montréal. Il n'a aucune autorité comportant des sanctions légales efficaces pour imposer soit l'usage du taximètre dans les voyages inter-municipaux, soit un tarif à tant la course forfaitaire. Il s'ensuit que le prix de la course entre l'aéroport et une municipalité quelconque, sauf Dorval, dépend exclusivement de la bonne volonté du chauffeur. M. Rochette vous a fait part de certains des tarifs possibles en pareille circonstance.

5. Une documentation relative aux services rendus par Murray Hill et particulièrement des lettres de Air Canada et d'autres lignes aériennes, non sollicitées, félicitant les services rendus. Nous produisons les plus récentes. Il y en a d'autres si nécessaires.

6. La copie d'un jugement de la Cour Municipale de Montréal constatant l'absence de juridiction de la Ville de Montréal sur les services inter-municipaux destinés à l'aéroport et confirmant la juridiction exclusive de la Régie des Transports sur l'émission de pareils permis. Vous nous permettrez de passer sous silence la suggestion plutôt surprenante de réglementations municipales qui autoriseraient des services par réciprocité. A-t-on oublié la question des tarifs? Les réciprocités de règlements ne peuvent donner une juridiction qui n'existe pas. Si les maux de l'industrie du taxi résultent de la multiplication des juridictions municipales et si c'est cette multiplicité qui crée un problème à l'aéroport, la réponse n'est pas une réciprocité douteuse entre seulement deux des quelque

involved but a metropolitan permit applicable in all those municipalities.

If the airport is in the public domain and belongs to every one; and if it is essential that every permit holder, wherever he may be, be authorized to offer his services there, why are not these very same principles applied in an area as public as the City of Montreal? And why are all taxis from neighbouring municipalities prevented from exercising their rights in the City? Why are they prevented, for example, from utilizing the public taxi stands on the public streets of the City to offer their services to the public?

7. A portfolio of photographs showing the type of vehicles utilized by Murray Hill and the facilities this company provides the public. (*Filed with the Clerk of the Committee*)

8. Copy of By-law 828 of the City of Dorval which presently applies to the airport as well as to the entire municipal territory. (*Filed with the Clerk of the Committee*)

9. Documentation concerning the proposed central terminus for air passengers showing the developments on their experience in New York.

Is it the intention of some of the memorandum presented to you to suggest that the Minister of Transport of Canada is entitled to ignore provisions that have the force of law, because such provisions were adopted under provincial laws in accordance with the jurisdiction of this Province by a municipality to whom the National Assembly gave exclusive jurisdiction in the matter?

It has been contended before you that the services of Murray Hill at the airport were inadequate. No proof was submitted. We rely on the very close supervision the Department of Transport of Canada exercises over all Murray Hill services at the airport in answer to this allegation.

Murray Hill also denies categorically the contention that it has sub-let part of its contract. According to its contract, Murray Hill is required to provide an autobus service, a service by pleasure vehicles not registered as taxis, and a service by taxis with taxi-meter at the airport.

This licence of the Federal Government does not give to Murray Hill any right to operate a metered taxi service. It imposes on Murray Hill the obligation to provide a

trente (30) municipalités concernées, mais un permis métropolitain valable dans toutes ces municipalités. Si l'aéroport est un domaine public qui appartient à tout le monde, et s'il est essentiel que tout détenteur de permis de quelque origine que ce soit, soit autorisé à y agir, pourquoi ces principes ne sont-ils pas appliqués dans un endroit aussi public que la Ville de Montréal? Et pourquoi tous les détenteurs de permis des municipalités environnantes n'ont-ils pas le droit d'y faire affaires, et par exemple, d'utiliser les postes publics de taxis dans les rues publiques de la ville pour y attendre le public voyageur?

7. Un ensemble de photographies montrant le genre de véhicules utilisés par Murray Hill et les aménagements mis à la disposition du public par la compagnie.

8. Copie du règlement 828 de la Ville de Dorval qui est présentement appliqué à l'aéroport et dans tout le territoire municipal.

Est-ce que l'on osera prétendre devant votre comité que le Ministre des Transports du Canada a le droit d'ignorer une disposition qui a force de loi parce que cette disposition aurait été adoptée selon les lois provinciales dans les limites de la juridiction de cette Province par une municipalité à laquelle l'Assemblée Nationale a donné juridiction exclusive en la matière?

9. Documents exposant l'expérience vécue à New-York quant au terminus central que l'on a proposé pour l'usager de lignes aériennes.

Certains ont prétendu que les services de Murray Hill à l'aéroport étaient inadéquats. Où est la preuve? Nous nous en rapportons à la surveillance étroite que le Ministère du Transport du Canada exerce sur les services de Murray Hill en toute circonstance. (*Dans les archives du greffier du comité.*)

Murray Hill nie de plus catégoriquement la prétention qu'elle aurait à date sous-loué une partie de son contrat. (*Dans les archives du greffier du Comité.*)

En vertu de son contrat, Murray Hill doit fournir un service d'autobus, un service de véhicules de promenade non enregistrés comme taxi et un service de taxis avec taximètres à l'aéroport. Cette licence du Gouvernement Fédéral ne donne aucun droit à Murray Hill d'opérer un service d'auto-taxis. Elle lui impose l'obligation de fournir un service de taxis, selon les lois locales applicables. Tous les permis disponibles de taxis pour la ville de Dorval sont déjà émis et il est

metered taxi service in accordance with the applicable local laws. All the taxi permits available at the city of Dorval have already been issued and it is not possible for Murray Hill to acquire taxi permits from that municipality. Murray Hill meets its contractual obligations at its own costs by calling Dorval taxis to the airport in accordance with its needs. No charges are claimed from the taxis by Murray Hill for these calls. No charge is made by Murray Hill to the taxi association it calls and Murray Hill has no interest either direct or indirect in the taxi association in question.

We have established the average number of daily calls made to Dorval taxis since the month of April. Here is the break-down: April, 31; May, 32; June, 58; July, 18; August, 34; Sept., 47; and Oct., 36.

The statement made by the West Island Taxis Representative concerning the number of taxis needed at the airport is confirmed by these figures. However, the problem remains the same: neither the City of Dorval nor the Federal Minister of Transport nor, of course, Murray Hill, can impose on any taxi driver of Dorval the utilization of his taxi-meter when he leaves the limits of the City.

The public liability insurance policy for P.L. and P.D. carried by Murray Hill Limousine Service Ltd., is for an amount of One million dollars per vehicle. To insure the protection of the public, Murray Hill has taken the necessary arrangements to extend the coverage of its insurance policy to those cases where a Dorval Taxi gives a taxi service from the airport at Murray Hill's request. This arrangement is made exclusively at the expense of Murray Hill.

In conclusion, the services offered by Murray Hill at the airport meet the standards imposed by the Quebec Transportation Board; they also conform to the guarantees and obligations which the Canadian Government requires.

If the policies of the Canadian Government change, the services offered by Murray Hill shall necessarily be affected and this means that the millions of dollars invested to meet the requirements of these policies will also be affected. Thus, if any change of policy occurs, the company should be indemnified for the financial obligations it undertook to meet Government requirements, in the public service.

The whole respectfully submitted.

GUERTIN, GAGNON, LAFLEUR

Attorneys for

Murray Hill Limousine Service Ltd.

impossible pour Murray Hill d'acquiescer des permis de taxis de cette municipalité. Murray Hill remplit son obligation à ses frais en appelant des taxis de Dorval, selon les besoins. Aucuns frais ne sont réclamés de ces taxis de la part de Murray Hill et aucune charge n'est faite à l'Association de taxis appelée par Murray Hill; et Murray Hill n'a aucun intérêt ni directement ni indirectement dans l'association des taxis en question.

Nous avons fait un relevé de la moyenne des appels quotidiens aux taxis de Dorval depuis le mois d'avril. Il se résume au nombre d'appels suivants: Avril, 31; Mai, 32; Juin, 58; Juillet, 18; Août, 34; Sept., 47; et Oct., 36.

Les déclarations du représentant de West Island Taxis, quant au nombre de permis de taxis nécessaires à l'aéroport sont confirmées par ces chiffres.

Le problème cependant demeure entier puisque personne, ni la ville de Dorval, ni le Ministère des Transports fédéral (et encore moins Murray Hill) ne peut imposer à l'un quelconque des chauffeurs de taxis de Dorval l'utilisation de son taxi-mètre lorsqu'il sort du territoire de la ville.

La police d'assurance responsabilité publique pour blessures corporelles et pour dommages à la propriété d'autrui que porte Murray Hill Limousine Service Ltd. est pour un montant de un million de dollars par véhicule. Pour assurer la protection du public, Murray Hill a pris les arrangements nécessaires pour que ses assurances s'appliquent également lorsque, à sa demande, un taxi de Dorval exécute un service de taxis à l'aéroport. Cet arrangement est exclusivement aux frais de Murray Hill.

En conclusion, les services qu'offre Murray Hill à l'aéroport doivent être conformes aux exigences de la Régie des Transports du Québec. Ces services sont aussi conformes aux obligations et aux garanties que le Gouvernement canadien lui impose. Si les normes du Gouvernement canadien changent, les services en seront nécessairement affectés; il en sera de même des millions investis pour donner les services que ces normes exigent. Si vous décidez de changer la politique, il faudra donc indemniser la compagnie pour les engagements financiers considérables qu'elle a pris à la demande du Gouvernement au service du public.

Le tout respectueusement soumis.

GUERTIN, GAGNON, LAFLEUR

Procureurs de

Murray Hill Limousine Service Ltd.

MEMORANDUM

To

HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

On Behalf of

MURRAY HILL
LIMOUSINE SERVICE LTD

December 15, 1969.

The purpose of the present Memorandum is to submit to you thoughts and facts on the historical context, the legal context and the daily operational context of land transportation services at the Montreal International Airport.

We hope the information we submit will contribute to a proper determination of existing problems, to the accurate evaluation of complaints and recriminations and to the satisfactory determination of future policies.

For the past 2 years, Murray Hill Limousine Service Ltd. has been the object of an organized campaign of defamation and violence of unbelievable proportions. These attacks are all the more astonishing when one realizes that the accusations made are deliberate distortions, are completely false and without foundation.

Murray Hill has been turned into a symbol, has become the key word of slogans used by persons whose purposes have nothing to do with improving the lot of taxi drivers or transportation at the Airport. They have used Murray Hill to provoke senseless demonstrations that are directed to deliberate civil disturbance rather than the correcting of real social ills.

These people are really exploiting for their own aims a very natural resentment which they find in all taxi drivers in the Montreal Metropolitan area. For instance, when a taxi driver from Dorval, or Ville St-Laurent, from Beaconsfield or from St-Lambert, or from any one of the other suburbs of Montreal, drives a taxi from that suburb to Montreal, existing laws strictly prevent him from parking on the public taxi stands on the streets of the City of Montreal to await passengers. He is also legally prevented from taking any passengers within the limits of the City of Montreal. He must, therefore, return to his Municipality empty and obviously unhappy.

MÉMOIRE

AU

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES SUR LES TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS.

PRÉSENTÉ AU NOM DE MURRAY HILL
LIMOUSINE SERVICE LTD

15 décembre 1969.

MÉMOIRE

Le but du présent mémoire est de vous soumettre des considérations et des faits sur le contexte historique, le contexte légal et le contexte de l'opération quotidienne des services de transport de voyageurs à l'aéroport international de Montréal.

Nous espérons que les renseignements que nous vous soumettons aideront à situer les problèmes qui existent, à évaluer les récriminations et à déterminer pour l'avenir des politiques appropriées.

La compagnie Murray Hill Limousine Service Ltd. a été, depuis deux ans, l'objet d'une campagne organisée de diffamations et de violences d'autant plus étonnante et d'autant plus inadmissible que les accusations portées contre elle pour justifier ces attaques sont délibérément fausses, mensongères et sans fondement.

Murray Hill est devenu un symbole, le mot clef de slogans de propagande qui permettent à des gens dont les objectifs n'ont rien à voir avec l'amélioration du sort des chauffeurs de taxis ou du transport des voyageurs à l'aéroport, de provoquer des démonstrations sanglantes qui secouent les bases de notre société et tendent à en rompre les assises.

Ces gens exploitent pour leurs propres fins un ressentiment bien naturel dont tous les chauffeurs de taxis dans la région métropolitaine de Montréal sont les victimes tous les jours. En effet, lorsqu'un chauffeur de taxis de Dorval, ou de Ville St-Laurent, ou de Beaconsfield, ou de St-Lambert, ou de l'une quelconque des banlieues de Montréal, amène un client de sa municipalité à Montréal, il lui est strictement défendu d'attendre aux postes d'attentes publiques qui se trouvent sur les rues de Montréal pour y cueillir des passagers; il lui est également défendu de prendre quelque passager que ce soit dans les limites de la ville de Montréal. Il doit donc retourner dans sa municipalité d'origine allégué et évidemment mécontent.

This situation takes place every day, thousands of times and in all directions; whether you consider a trip between Dorval and Montreal or between Ville St-Laurent and Anjou, the problem is always the same. The legal context is such that taxi owners of any given Municipality of the metropolitan area cannot even protect themselves by getting permits in each of these Municipalities; for it is essential according to all the Municipal by-laws regulating taxi permits that the owner of the taxi reside in the Municipality. Some of these regulations even require the residence of the driver.

These daily frustrations seem to crystallize at the Dorval Airport, no doubt because taxis of all areas are called upon, at sometime or other, to carry passengers to the Airport.

A few years ago, some one had the bright idea to call the service given by Murray Hill at the Airport a monopoly because this Company is alone authorized by the Minister of Transport to park vehicles at the Airport and await passengers. This has been the rallying cry ever since. The taxi drivers and the taxi owners have at last found a "reason" to their frustrations and resentments and rather than concentrate their efforts on obtaining a metropolitan permit with adequate regulations to protect both the taxi industry and the public, they have concentrated their hatred on the word Murray Hill. The rabble rousers are not interested in solving the problem, they want to provoke riots and use violence. What better way is there than to blame the Federal Government for all the ills of the taxi industry and concentrate all the frustrations on Murray Hill? Yet, during all this time, Murray Hill has only discharged the responsibilities imposed upon it. The only monopoly that Murray Hill can claim is the monopoly of being responsible for the service. Murray Hill does not have the exclusive rights to carry passengers to and from the Airport, but it does have alone the responsibility to guarantee this service. Only Murray Hill is required to give these services and to provide the necessary vehicles at all times and in all kinds of weather, to ensure that passengers will get to the Airport or leave it.

Not so long ago, no one wanted to service the Airport. For several years, no one wanted to touch it.

Mr. Raymond G. Perry, Vice-President of the Company, who has an experience in transportation that goes back to the twenties and who has lived through all these events, has provided us with the following information:

Ce phénomène se répète tous les jours, des milliers de fois et dans tous les sens; qu'il s'agisse d'un voyage entre Dorval et Montréal ou entre Ville St-Laurent et Ville d'Anjou, le problème demeure le même. Le contexte légal est tel que le propriétaire de taxis de l'une quelconque des municipalités métropolitaines ne peut même pas se protéger en obtenant des permis de chacune de ces municipalités. En effet, il est essentiel, d'après tous les règlements municipaux qui déterminent l'émission des licences, que le propriétaire du taxi réside dans la municipalité. Certains vont même jusqu'à exiger la résidence du chauffeur.

Ces frustrations quotidiennes trouvent un point de cristallisation à l'aéroport de Dorval puisque des taxis de toutes les régions sont appelés à un moment ou à un autre, à transporter des voyageurs à l'aéroport. Un bon jour, quelqu'un a eu l'idée originale de prétendre que Murray Hill avait un monopole à l'aéroport parce que seule cette compagnie a l'autorité du Ministère des Transports de stationner des véhicules à l'aéroport et d'y attendre des passagers. Ce mot est devenu depuis le cri de ralliement de tous les ressentiments. Les chauffeurs de taxis et les propriétaires de ces taxis ont ainsi trouvé enfin la «raison» de leur mécontentement, et plutôt que de concentrer leurs efforts sur l'obtention d'un permis métropolitain comportant des règlements pour protéger l'industrie du taxi et le public, ils ont préféré concentrer leurs ressentiments sur Murray Hill. Les fauteurs de troubles ne cherchent pas la solution des problèmes du taxi. Ils cherchent à provoquer des émeutes et à utiliser la violence. Ils préfèrent blâmer le Gouvernement Fédéral pour tous les maux de l'industrie du taxi et concentrer toutes les haines sur Murray Hill.

Pourtant dans toute cette histoire, Murray Hill n'a fait que rencontrer ses obligations. Le seul monopole dont on puisse taxer Murray Hill est en effet le monopole de la responsabilité. Car elle n'a pas l'exclusivité des services de transport de voyageurs à ou de l'aéroport mais elle a l'exclusivité de la responsabilité dans ce domaine. Elle est la seule qui soit obligée de donner le service et de fournir les véhicules nécessaires, beau temps, mauvais temps, aux voyageurs se rendant à l'aéroport ou le quittant.

Il n'y a pas si longtemps, on n'entendait personne réclamer le droit de desservir l'aéroport. Ce n'est pas étonnant puisque pendant de nombreuses années, personne ne voulait toucher à l'aéroport; ce n'était pas rentable.

M. Raymond G. Perry, vice-président de la compagnie, qui a une expérience dans le transport remontant aux années vingt et qui a vécu tous ces événements, nous a fait part des faits suivants:

Sometime in September 1928, Canadian Colonial Airways established air services between Airport-Montreal and Albany, N.Y. and Newark, N.J. There was no airport near the City of New York in those days. The service began with an open twin-cockpit Pitcairn which was used exclusively for mail transportation. Around 1935, the Colonial Airways used a Fairchild "Razorback". This aircraft carried mail and a maximum of two passengers. Subsequently, it was replaced by a Fairchild 71, which transported mail and four passengers.

The initial land passenger service was furnished by a Mr. Guertin from Longueuil. He carried passengers by car between the St-Hubert Airport and the Montreal headquarters of the Company, at the Mount-Royal Hotel. It was in 1935 also that Colonial Airways services were increased to give a service between St-Hubert and Ottawa. A few years later, the service becoming more extensive, the Company gave a contract to Diamond Taxi Association to give taxi service between St-Hubert and Montreal. Unfortunately, these services by taxi proved to be most erratic and most unsatisfactory; the Taxi Association was unable to guarantee service.

Mr. Perry was then Traffic Manager of the Provincial Transport Co. The Airline approached him and made arrangements with Provincial Transport to give this service. But after a trial period the Management of Provincial Transport decided to discontinue the service which was considered too unrewarding for the responsibilities involved. It was then, commencing on the 1st of April 1939, that Murray Hill accepted the burden of providing proper transportation services at the St-Hubert Airport.

When the Dorval Airport was opened in 1946, only Murray Hill showed any serious interest in giving the service and only Murray Hill had the capacity to provide these services. Therefore, in accordance with the existing regulations, the Federal Minister of Transport granted to this Company a license, authorizing it to await for passengers and take passengers at the Dorval Airport. But the main purpose of the agreement was to impose upon the Company the obligation of providing the services in all circumstances and to meet the requirements of passengers arriving at the Airport in all cases.

It must be remembered that at that time no taxi association claimed the right to take passengers at the Airport. These Associations were not then capable or prepared (any more than they are to-day) to guarantee that the taxi services would be available in all circumstances; moreover neither the taxi

Au mois de septembre 1928, Canadian Colonial Airways établissait un service aérien entre l'aéroport de St-Hubert-Montréal et Albany, N.Y. et Newark, N.J. Il n'y avait pas encore d'aéroport près de la ville de New-York. Ce service fut d'abord donné par un avion Pitcairn, un bi-place, à carlingue ouverte, pour le transport de la poste. Vers 1935, la compagnie utilisa un Fairchild «Razorback» qui pouvait aussi transporter deux passagers. Cet avion fut bientôt remplacé par le Fairchild 71 qui transportait la poste et quatre passagers.

Les premiers services de transport de voyageurs par automobile furent assurés par un nommé Guertin de Longueuil, qui transportait les voyageurs entre l'aéroport de St-Hubert et le bureau principal de la compagnie aérienne qui se trouvait à l'Hôtel Mont-Royal.

En 1935, également, le service du Canadian Colonial Airways fut augmenté en établissant un service entre St-Hubert et Ottawa. Quelques années plus tard, les services devenaient plus importants, la compagnie aérienne retint les services de Diamond Taxicab Association pour effectuer les transports entre St-Hubert et Montréal.

Malheureusement, les services de transport par taxi s'avérèrent très peu satisfaisants, l'Association n'étant pas en mesure de garantir le service d'une façon sérieuse. Monsieur Perry était alors le gérant du trafic de Provincial Transport. La compagnie aérienne l'approcha et prit alors des arrangements avec Provincial Transport pour effectuer le service. Après une période d'essai, la direction de Provincial Transport décida de discontinuer ces services qu'elle jugeait non rentables eu égard aux responsabilités imposées. C'est alors que Murray Hill, à compter du 1^{er} avril 1939, accepta l'obligation de fournir le service de transport approprié à l'aéroport de St-Hubert.

Lorsque l'aéroport de Dorval fut établi en 1946, seule Murray Hill était sérieusement intéressée et capable de donner le service. Alors, selon les règlements existants, le Ministre des Transports du temps accorda à cette compagnie une licence autorisant celle-ci à attendre et à prendre des passagers à l'aéroport de Dorval. Mais cette licence avait surtout pour but d'imposer à la compagnie l'obligation de fournir le service en toutes circonstances et de rencontrer les besoins des passagers descendant de l'avion en tout état de cause.

Il faut dire qu'à ce moment-là, aucune des associations de taxis ne réclamait le droit de prendre des passagers à l'aéroport. Pas plus qu'aujourd'hui, n'étaient-elles disposées et capables d'offrir la garantie que leurs services de taxi seraient disponibles en toutes circonstances; et de plus, ni les propriétaires mem-

owners, members of these Associations, nor the Associations themselves were ready to guarantee to their drivers a remuneration during the waiting periods required at the Dorval Airport. Even today the taxi owners refuse to pay their employees their waiting time and hide behind an illegal leasing of their vehicle to their drivers to avoid the employee-employer relationship.

Whatever the case may be, since 1946, the license granted to Murray Hill has been renewed several times and as a result of the natural increases in Air services, the Company has been called upon each year to invest more and more into its operations and to get involved into more and more complex systems in order to continue meeting its obligations.

To realize the complexity of the services and the difficulties inherent in providing adequate transportation to travellers going to or leaving the Airport, it is necessary to examine the services which Murray Hill has been called upon to establish to meet the demand:

1. A regular service between the principal hotels in the heart of Montreal and the Airport.

This transportation service is given at regular 15 minutes intervals. It is available to all travellers but it is particularly important to strangers visiting our City since it affords them with the possibility of going to the heart of Montreal and, in most cases, directly to their hotel, in less than half an hour, for \$1.75.

2. Specialized regular transportation services by autobus or by pleasure motor vehicles not registered as taxis between the Airport and certain special areas.

For example: On week-ends, during the winter, a regular service provides transportation to travellers between the Airport and the Laurentians. A similar service is available during the summer months to the same area.

3. A transportation service for groups in accordance with tariffs deposited with the Quebec Transportation Board available to any group going to the Airport or leaving the same.

4. A transportation service by pleasure motor vehicles not registered as taxis in accordance with tariffs deposited with the Quebec Transportation Board. This service is for the traveller who does not wish to use the other regular services and wants direct service to his personal destination.

5. An ambulance service that assures the transportation of sick persons to and from the Airport.

bres de ces associations et ni les associations elles-mêmes n'étaient prêtes à garantir à leurs chauffeurs une rémunération pendant l'attente requise à l'aéroport de Dorval. Même encore aujourd'hui les propriétaires de taxis ne paient aucun temps d'attente à leurs chauffeurs. Ils se cachent même derrière des locations illégales de permis et de véhicules pour éviter le rapport employeur-employé.

Quoi qu'il en soit, depuis 1946, la licence de Murray Hill a été, par la force des choses, renouvelée, à plusieurs reprises, et par l'accroissement naturel des services aériens, la compagnie a été appelée à faire des investissements de plus en plus lourds et de plus en plus complexes pour continuer à rencontrer ses obligations, c'est-à-dire, assurer en toute circonstance le transport des voyageurs allant à l'aéroport international de Dorval et le quittant.

Pour comprendre la complexité des services et les difficultés inhérentes au transport des voyageurs se rendant ou provenant de l'aéroport, il est nécessaire d'examiner quels sont les services que Murray Hill a été appelée à établir pour satisfaire la demande:

1. Un service régulier entre les principaux hôtels au centre de Montréal et l'aéroport.

Ce service est donné à des intervalles réguliers de quinze (15) minutes. Il est évidemment disponible à tous les voyageurs mais il a un attrait particulier pour les étrangers visitant notre ville puisqu'il leur prodigue la possibilité de se rendre au cœur de Montréal et dans la plupart des cas, directement à leur hôtel en moins d'une demi heure pour \$1.75.

2. Des services de transport réguliers par autobus ou par véhicules de promenade non enregistrés comme taxis, entre l'aéroport et certains centres spéciaux. Par exemple, l'hiver, en fin de semaine, un service régulier assure le transport de voyageurs entre l'aéroport et les Laurentides; un service similaire existe vers la même région durant les mois d'été.

3. Un service de transport de groupes selon les tarifs déposés auprès de la Régie des Transports de la Province de Québec pour tout groupe allant à l'aéroport ou le quittant.

4. Un service de véhicules de promenade non enregistrés comme taxis, selon un tarif accepté par la Régie des Transports de la Province de Québec, pour satisfaire les demandes de tout voyageur qui ne veut pas servir des services réguliers et veut se rendre directement à sa destination personnelle.

5. Un service d'ambulance pour assurer le transport des cas spéciaux arrivant à l'aéroport.

6. A very elaborate dispatching service.

To provide all the services enumerated above, Murray Hill had to obtain all the necessary permits from the Quebec Transportation Board; Murray Hill also had to set up a very elaborate dispatching service. As a result the Company can, at all times, control the comings and goings of each and every vehicle and determine its destination in accordance with the needs of the travellers at the Airport.

Thus, at the Airport two dispatching offices have been built where dispatchers provide service 24 hours a day. There are 12 dispatchers working there for this purpose. Similar dispatching offices are established at the principal stops on the regular service: at the Mount-Royal Hotel, at the Queen Elizabeth Hotel and at the Laurentian Hotel. These essential services provide travellers arriving at the Airport or wishing to go there with the possibility of obtaining all necessary information on times of departure, on the types of services available, on the tariffs approved by the Quebec Transportation Board and on all ancillary services which can facilitate their stay in the area (for example, the recuperation of baggage delayed in flight).

In the hotels, waiting rooms are also provided where travellers can wait for the vehicle which will take them to the Airport on time.

The nerve center of this dispatching service is situated in the garage of the Company on Barré Street. There the chief dispatcher and his assistants direct, 24 hours a day, the destination of each vehicle and all those complex operations which are needed to provide effective, courteous and satisfactory service at all times.

The exact record of all movements provides total protection to the public. If an article is lost in the vehicle, it will promptly be returned to the owner because the vehicle he books is easy to identify and so is the driver. A driver has no authority to determine the price of a trip. All tariffs are determined by the Quebec Transportation Board. Each time a trip commences, the passenger is advised of the price by the Dispatcher. Any error in the price of a trip must be reimbursed and is reimbursed by the Company.

Moreover, all efforts are made to insure at all times that the services given to passengers are quiet, courteous, clean and on time. The system is so elaborate as to be almost foolproof and there are very few cases indeed of complaint resulting from lack of service or of improper service.

6. Un service très élaboré de coordination et de direction des véhicules.

Pour assurer tous les services énumérés ci-dessus, Murray Hill a dû, non seulement obtenir tous les permis nécessaires de la Régie des Transports du Québec, mais aussi, établir un réseau complet de coordination des services de transport; de telle sorte, que la compagnie peut en tout état de cause contrôler les allées et venues de tous et chacun de ses véhicules et déterminer leur destination selon les besoins des voyageurs. C'est ainsi qu'à l'aéroport, deux (2) kiosques de coordination sont établis où les coordinateurs (ou dispatchers) assurent un service vingt-quatre heures par jour. Un total de douze (12) coordinateurs y travaillent à cette fin. Des postes similaires sont établis aux principaux arrêts du service régulier, soit à l'hôtel Mont-Royal, à l'hôtel Reine Elizabeth et à l'hôtel Laurentien.

Ces services essentiels permettent aux voyageurs qui arrivent à l'aéroport ou qui désirent s'y rendre, de s'informer des heures de départ, des divers services disponibles, et des tarifs applicables rendus obligatoires par la Régie des Transports du Québec et de tous autres services auxiliaires qui peuvent faciliter leur séjour dans la métropole (par exemple, la récupération des bagages qui ne sont pas arrivés par la même envolée qu'eux).

Dans les hôtels des salles d'attente sont aménagées pour permettre à ces voyageurs d'attendre les véhicules qui doivent les cueillir pour les conduire à l'aéroport.

L'organisation centrale de cette coordination est située au garage de la compagnie sur la rue Barré; là, le «dispatcher-en-chef» et ses assistants dirigent vingt-quatre (24) heures par jour la destination de chaque véhicule et la mise en action de tous les éléments nécessaires à un service efficace, courtois et de tous les instants.

Le fait que chaque voyage est suivi à la trace assure évidemment la protection totale du public. Si un objet est perdu dans un véhicule, par exemple, il sera immédiatement remis à son propriétaire, parce que le véhicule utilisé par lui et le chauffeur sont faciles à identifier. De même, le chauffeur n'a aucune autorité pour déterminer le prix d'un voyage. Tous les tarifs sont déterminés par la Régie de Transport du Québec. A chaque départ, le voyageur est informé du prix sur le coordinateur. Toute erreur de prix doit être remboursée et est remboursée par la compagnie. De plus, tous les efforts sont faits pour assurer en toutes circonstances que les services reçus par les voyageurs sont discrets, courtois, propres et à l'heure. Le système est si élaboré que les cas de plaintes pour service mal exécuté ou non conforme sont très rares.

Of course, it must be said that the service is backed up by a very elaborate establishment: There are close to 450 employees. There are 74 autobuses. There are 145 pleasure motor vehicles not registered as taxis. There are 11 ambulances and there are 3 heavy duty service trucks that are constantly available for these services. There is a large garage that insures constant maintenance of all vehicles and, finally, there is a very deliberate policy of maintaining at all times throughout the year the most up to date equipment in the cleanest possible state.

For instance, the automobile vehicles are changed twice a year; last year this represented an investment with local firms of some \$490,000.00. The Company also follows a very serious policy of acquiring busses from Canadian manufacturers, preferably located in Quebec. For example, during the year 1969, the Prevost bus firm delivered orders amounting to almost a half a million dollars.

It is not surprising in such circumstances that when unforeseen influxes of passengers occur, the Company is usually capable of meeting the almost overwhelming demand.

For instance, on February 10, 1969, a blizzard in New York and on the Eastern Seaboard shut down the Kennedy International Airport and the Logan International Airport in Boston. As a result, 2,500 airline passengers were diverted to Montreal.

The elaborate system established by Murray Hill immediately made available to the airlines the entire fleet of vehicles and within a very short time, indeed, all of these additional and unexpected passengers had been taken care of. Without the total control of the movements of its fleet and without the elaborate system set up by Murray Hill, such effective services would have been impossible.

This occurrence on February 10, 1969, is not an isolated case. Due to the proximity of the airports at Boston, New York, Washington, Philadelphia along the Eastern Seaboard, such diversions frequently occur in the Fall, the Winter and the Spring, each year. The diversions are usually to the Montreal airport because of its good facilities, its long run ways and the availability of immigration and customs officials. Of course, in all these cases, Murray Hill is usually required with hardly any notice at all to transport these diverted passengers to the available accommodations without disturbing any more than necessary its regular service.

Évidemment, il faut dire que ces services de transport reposent sur un aménagement très considérable. La compagnie emploie près de 450 employés. Elle met à la disposition du public 74 autobus, 145 véhicules de promenade non enregistrés comme taxis et 11 ambulances. Elle a de plus 3 énormes camions de service pour parer à toute éventualité. Le garage immense permet de maintenir les véhicules en parfait état et d'assurer leur prêt toute l'année. De plus, les véhicules automobiles sont changés deux fois par année. L'an dernier, de cette pratique résultait un investissement de quelque \$490,000.00 auprès de compagnies locales. La compagnie poursuit également une pratique délibérée d'acquisition d'autobus de manufacturiers canadiens faisant affaires préférentiellement dans la province de Québec. Par exemple, au cours de l'année 1969, la compagnie Prevost livrait des autobus pour une valeur de près d'un demi-million de dollars.

Il ne faut pas se surprendre si la compagnie est généralement en mesure de faire face des situations que l'on considérerait normalement impossibles. Ainsi, le 10 février 1969, des ouragans à New-York et sur la côte de l'Est fermaient l'aéroport Kennedy à New York et l'aéroport Logan à Boston. Ceci eut pour résultat de détourner vers Montréal quelque 2,500 passagers de lignes aériennes qui n'y étaient pas attendus. Tout le système de transport de Murray Hill fut immédiatement mis à la disposition des lignes aériennes et dans un espace de temps fort raisonnable tous ces voyageurs surnuméraires, que l'on n'attendait pas, avaient été transportés dans leurs hôtels et motels. Sans le contrôle absolu exercé par Murray Hill sur tous les voyages de chacun de ses véhicules, et sans le système complexe et l'équipement considérable de la compagnie, ces services efficaces auraient été impossibles.

Cet événement du 10 février 1969 n'est pas un cas isolé. Montréal est l'endroit le plus rapproché des aéroports de Boston, New York, Washington et Philadelphia, et se trouve tout sur la côte de l'Est, et au cours de l'automne, de l'hiver et du printemps de chaque année, il arrive fréquemment des conditions atmosphériques qui imposent le détournement des avions vers Montréal. Montréal offre des aménagements excellents pour ce genre d'atterrissage alternatif. Les pistes d'atterrissage sont longues et des officiers douanes et de l'immigration y sont toujours disponibles. Il va de soi que dans tous ces cas Murray Hill est appelée, souvent presque sans avis, à transporter ces voyageurs aux hôtels disponibles, sans porter atteinte, du moins si possible, à ses services réguliers.

And usually, the following day, Murray Hill is again required to carry all these diverted passengers back to the Airport because conditions have usually improved at the American airport. And again there must be no disruption of regular service.

This unforeseeable impact on the services is handled with dispatch because Murray Hill has over the years developed the system, the personnel, the equipment and the flexibility necessary to meet such demands.

We are sure every one will appreciate the problems of personnel involved in maintaining such flexibility and meeting such unforeseeable demands. It is clear that only by maintaining proper employer-employee relationship can Murray Hill assure these services.

All this elaborate equipment and system of operations demonstrate one thing very clearly, that Murray Hill is by no stretch of the imagination engaged in the taxi business. It is a very complex and very complete transportation service using a very considerable variety of vehicles to meet the very special and very difficult demands of the travelling public utilizing the airport facilities.

Murray Hill performs a service that no taxi enterprise could even begin to provide and it is absolute nonsense for the taxi industry to claim that Murray Hill competes with the taxi industry as though it was carrying out a taxi service.

Why is it that Murray Hill does not have any taxis and does not offer at the airport any taxicabs with meters? There are several reasons: some concern the control that Murray Hill must maintain over its vehicles to provide adequate service; some are the result of the present structure of the laws.

Let us first examine the question of control. The number of passengers which Murray Hill is required to carry to and from the airport, each day, is unforeseeable. When a plane arrives at the airport with one hundred or more passengers, no one knows how many of these passengers will require transportation service. Some will leave the airport with friends others will call a taxi, others will use U-drives and others will use their cars that had been waiting in the parking lot. A certain percentage of these passengers may or may

Il ne faut pas oublier non plus que le lendemain, c'est Murray Hill qui est encore requis de re-transporter tous ces voyageurs supplémentaires vers l'aéroport pour leur permettre de reprendre leur chemin puisque généralement les conditions d'atterrissage se sont alors améliorées à leur aéroport de destination.

Cette demande imprévisible de services supplémentaires instantanés est généralement desservie par Murray Hill avec prompt efficacité. Cette compagnie a, en effet, au cours des années, grâce aux nombreuses expériences vécues, développé le système, le personnel, établi l'équipement et les aménagements considérables et trouvé les formules suffisamment flexibles pour satisfaire la demande.

Nous sommes convaincus que vous évaluez toutes les dimensions du problème en songeant tout simplement au maintien d'une pareille flexibilité avec un personnel aussi considérable. Il va de soi que ces services n'ont été rendus possibles que grâce aux meilleurs rapports employeur-employé.

Ces équipements considérables et ces systèmes complexes d'opérations imposent une conclusion évidente: Murray Hill n'est pas une entreprise de taxis. Il s'agit au contraire d'un service de transport extrêmement complexe, mettant à la disposition du public une variété très considérable de véhicules, parce que ce même public, qui utilise l'aéroport, a des exigences très spéciales et très particulières qu'il impose.

Murray Hill prodigue un service de transport qu'aucune entreprise de taxis ne pourrait même commencer à offrir, et il n'y a rien de plus absurde, ni de plus fantaisiste, que de prétendre, comme certains le disent, que Murray Hill est une entreprise de taxis qui offre une compétition particulière à l'industrie.

Pourquoi Murray-Hill ne possède-t-elle pas de taxis et pourquoi cette compagnie n'offre-t-elle pas à l'aéroport des taxis avec taximètres? Les raisons sont multiples. Certaines de ces raisons résultent du contrôle que Murray Hill doit exercer sur ses véhicules en tout temps pour assurer un service approprié. D'autres raisons résultent de la structure actuelle de nos lois.

Considérons d'abord la question du contrôle qu'il faut exercer. Le nombre de passagers que Murray Hill est appelée à transporter vers ou de l'aéroport chaque jour est imprévisible. Lorsque plus de 100 passagers descendent d'un avion à l'aéroport, personne ne sait combien de ces voyageurs vont exiger un service de transport. Certains d'entre eux quitteront l'aéroport avec des amis. D'autres appelleront un taxi. Certains autres utiliseront des «U-Drives», et d'autres, utiliseront leur automobile qu'ils ont laissée dans le parc de sta-

not want to use either the regular service of Murray Hill or its pleasure motor vehicles not registered as taxis to reach their destination. There is no way of determining the number of persons that will require services; will it be one, ten, fifty or one hundred? Murray Hill must be ready to meet the demand whatever it may be and whatever the number of aircraft discharging passengers at any one time.

This means that it must have for immediate use at the airport a quite considerable number of vehicles that must wait there and cannot be used for any other purposes. They are strictly out of service until required by an airline passenger.

This also means that when, for instance, an automobile carries a traveller to his destination (for example, in the Town of Mount-Royal), unless the driver is dispatched to take passengers back to the airport, he must return empty to the airport to be available for additional service. There is no question of this car running the streets to pick up other passengers for taxi purposes. The service this vehicle provides is strictly in accordance with the permits granted by the Quebec Transportation Board and when assigned to the airport, is strictly for the airport.

As a result of this situation and of other factors, over fifty percent (50 per cent) of the trips towards the airport by automobile are dead-headed. Can any one imagine a taxi driver dead-heading to the airport at rush hours, to wait there in case a passenger wants a trip?

As we all know there is an incentive for drivers to carry passengers because, as a rule, these passengers will give them a gratuity and any gratuity over and above wages is always welcome. If Murray Hill were to operate taxicabs with meters, there would be almost no way of controlling the drivers once out of the airport with a load. You might not see them again for several hours. They would be providing services other than airport services on their own. While one can think of ways and means of controlling this and preventing it to a certain extent, the inspection and control apparatus that would be neces-

sary for such a system would be enormous. Un certain pourcentage de ces voyageurs demandent peut-être un service de transport de Murray Hill et utiliseraient alors, soit le service régulier, soit le service spécial par véhicule de promenade non enregistré comme taxi pour atteindre leur destination. Il n'y a aucun moyen de déterminer d'avance le nombre de personnes qui requerront ces services. Combien seront-ils? 1, 10, 50, 100? Peu importe, Murray Hill a l'obligation de satisfaire la demande quelle qu'elle soit et quel que soit le nombre d'avions arrivant au même moment.

Il faut dire que la compagnie doit disposer en tout temps pour un usage possible immédiat d'un nombre considérable de véhicules de toutes sortes qui doivent attendre à l'aéroport et qui ne peuvent être utilisés pour aucune autre fin. Tous ces véhicules et leurs chauffeurs sont hors de service tant qu'un voyageur arrivant à l'aéroport n'a pas requis le service.

Il y a une autre conséquence à cette obligation. Lorsqu'un voyageur est transporté à sa destination (par exemple, à Ville Mont-Royal) à moins que le chauffeur n'ait reçu, à son départ, une instruction spécifique d'aller cueillir des personnes se rendant à l'aéroport, il doit retourner immédiatement et sans passagers, à l'aéroport pour être disponible le plus tôt possible, pour un autre transport. Il n'est pas question pour ce véhicule de parcourir les rues à la recherche de clients pour faire du taxi. Les services de transport que ce véhicule donne doivent se conformer strictement aux permis émis par la Régie des Transports du Québec, et lorsqu'il est assigné à l'aéroport, le chauffeur ne peut que desservir les voyageurs de l'aéroport.

Le résultat de cette situation et d'autres facteurs contributifs est que plus de 50 p 100 des voyages effectués par automobile vers l'aéroport ont lieu sans passagers. Peut-on imaginer un chauffeur de taxi se rendant sans passagers à l'heure de pointe, (par exemple entre 4 hrs et 6 hrs du soir) à l'aéroport pour y attendre des passagers au cas où il y en aurait?

Tout le monde sait que tous les chauffeurs ont un intérêt particulier à transporter des voyageurs parce que, règle générale, ces voyageurs sont bons pour un pourboire et tout pourboire en plus des salaires est nécessairement bienvenu.

Si Murray Hill donnait le service avec des taxis portant des taximètres, il n'y aurait presque aucun moyen efficace pour cette compagnie de contrôler ses chauffeurs une fois qu'ils auraient quitté l'aéroport avec des voyageurs. Ils disparaîtraient pour plusieurs heures. Il est évident qu'ils trouveraient toutes sortes de prétextes pour prodiguer de

ary would be so costly and so considerable that it would render the service useless.

The difference between a taxicab with meter and a motor pleasure vehicle not registered as a taxi is basically that a taxi can wait at public stands for passengers. That a taxi has external signs which identify it as a commercial public vehicle for the transportation of passengers. On the other hand, the pleasure vehicle not registered as a taxi cannot use any public stands in the streets, cannot be recognized as a transportation vehicle because it has no external signs indicating that it is anything but a private motor car.

Thus by using this kind of vehicle, Murray Hill prevents its drivers from attempting any illegal transportation or even of being tempted to do so. Not easily recognized, they are never hailed on the streets by potential users and there is always for them the danger of being caught with resulting complaints before the municipal courts or penal courts for violation of the law.

These considerations by the way demonstrate to what extent the rights of Murray Hill are primarily responsibilities. It is true that Murray Hill is alone allowed to await for passengers arriving at the airport. What very one forgets or seems to forget is that Murray Hill is not only allowed but *obliged* to wait for these passengers and must provide *instant* service. People do not travel by aircraft to then lose the time saved in waiting for ground transportation at the airport.

This brings us, of course, to the legal reasons which confirm the necessity for any service at the airport to be given not with taxicabs with meters but by pleasure vehicles not registered as taxis.

services de taxi plutôt que d'assurer le service de l'aéroport. On peut sans doute imaginer toutes sortes de moyens pour exercer un contrôle même en pareille circonstance et de limiter ainsi les abus que les chauffeurs pourraient faire, mais l'appareil d'inspection et de contrôle qui serait alors nécessaire pour empêcher ces détournements de services serait si coûteux et si considérable qu'il rendrait le service de l'aéroport tout à fait non rentable.

Les différences essentielles entre un taxi avec taximètre et un véhicule de promenade non enregistré comme taxi sont nombreuses. D'abord, un taxi peut attendre ses passagers sur les rues publiques, à des endroits de stationnement spécialement aménagés à cette fin. De plus, le taxi porte toutes sortes de signes extérieurs qui l'identifient comme un véhicule public, commercial, destiné au transport de voyageurs. Par contre, le véhicule de promenade non enregistré comme taxi, ne peut utiliser aucun des postes d'attentes publics sur les rues pour y attendre les voyageurs et ce véhicule ne peut porter aucun signe extérieur permettant de l'identifier comme un véhicule destiné au transport de voyageurs. Aucun signe ne permet de distinguer ce véhicule de n'importe quel autre véhicule de promenade. Même la licence émise par le Gouvernement ne porte aucun signe distinctif, particulier et par exemple, aucun de ces véhicules n'a de licence T comme les taxis.

En utilisant pareils véhicules, Murray Hill prévient dans une très large mesure toute possibilité pour ses chauffeurs de faire un transport illégal et leur en enlève même la tentation. Comme ils sont impossibles à reconnaître par le voyageur moyen, ils ne font jamais l'objet d'un signal sur la rue comme dans le cas des taxis et il y a toujours pour les chauffeurs qui seraient tentés de violer la loi le danger sérieux d'être pris en violation de la loi et de faire face à des plaintes en cour municipale ou en cour pénale et à des sanctions par leur employeur.

Permettez-nous de souligner en passant combien les «droits» de Murray Hill sont surtout des obligations pour elle. Il est vrai que Murray Hill est seule autorisée à attendre les voyageurs arrivant à l'aéroport. Trop de gens oublient ou font semblant d'oublier que Murray Hill est non seulement autorisée mais *obligée* d'attendre ces voyageurs et obligée de donner un service *immédiat*. Les gens qui voyagent par avion veulent épargner du temps. Ils ne tolèrent pas que les services de transport terrestres les fassent attendre.

Considérons maintenant les motifs légaux qui confirment la nécessité de confier le service des aéroports non pas à des taxis avec taximètres, mais bien à des véhicules de pro-

The first purpose of a taxi service is to provide the population of a municipality with a means of transportation that will take this person directly to his personal destination without using the common carrier service usually available in the municipality. Taxi services are not designed basically to meet special influxes of passengers at a given point, nor are they designed for special repetitive services. They are directed to the public at large and must continue to service the public at large. It would be completely ridiculous, for instance, to divert a considerable amount of taxis in order to insure and guarantee service at any specific Airport. Especially when the airport is outside the city limits. For instance, the Montreal taxis essential obligation is to provide at all times taxi services to the population in the City of Montreal. When these taxicabs take passengers to the airport, the purposes of their license and of the service they are required to give do not authorize them to remain at the airport to give service at the airport. They must immediately return to the City to provide its population with their services.

In the same manner, all the Murray Hill vehicles are required, after carrying a passenger from the airport to any municipality, to return as quickly as possible to the airport, because the purpose of the service given by Murray Hill is not the general needs of the population of any of these municipalities, but basically those of the airport.

At the present time, each municipality within the Metropolitan area has exclusive jurisdiction over the issuance of taxi permits. According to the Highway Code a taxi is defined as a public vehicle as opposed to a private vehicle (Art. 1, par. 1) which is equipped for the transportation of persons, not more than seven (7) at a time, for a pecuniary consideration, and whether or not it has a taxi-meter (art. 1, par. 7).

Article 7 of the Highway Code provides moreover that this taxi will be given a special license plate for which a special fee is required (art. 7, par. 1, sub-par. b)) These

menade non enregistrés comme taxis. L'objet essentiel d'un service de taxi est de prodiguer les services généraux de transport à la population d'une municipalité pour permettre à toute personne le désirant de se rendre directement à une destination précise qui lui est personnelle, sans utiliser les transports en commun généralement disponibles dans toute municipalité.

Les services de taxis ne sont pas, en principe, conçus ni organisés pour faire face à l'arrivée inopinée d'un grand nombre de voyageurs à un endroit public du territoire et ils ne sont surtout pas conçus pour assurer des services spéciaux à caractère répétitif. Ce sont des services destinés au public de la municipalité en général et leur objet premier est d'assurer un service général au public. Il nous semblerait ridicule, par exemple, de prendre un nombre considérable de taxis et de les immobiliser à l'aéroport dans le but d'assurer et d'en garantir le service.

Une telle solution est d'autant plus absurde lorsque l'aéroport est en dehors des limites de la municipalité d'origine des taxis. Par exemple, le rôle essentiel des taxis de Montréal est d'assurer en toutes circonstances les services de taxi à la population de la Ville de Montréal. Lorsque ces taxis transportent des voyageurs à l'aéroport, la nature même de leur permis et l'objet même des services qu'ils se sont engagés à rendre, les obligent à ne pas demeurer à l'aéroport et à ne pas offrir de services à l'aéroport. Leur objectif premier est de retourner à la ville pour continuer à donner à la population les services attendus d'eux.

De la même manière, tous les véhicules de Murray Hill sont requis, dès qu'ils ont transporté un voyageur de l'aéroport à n'importe quelle municipalité, de retourner le plus tôt possible à l'aéroport parce que l'objet premier du service donné par Murray Hill n'est pas un service de transport général à la population de toutes et chacune de ces municipalités, mais un service de transport axé sur l'aéroport.

A l'heure actuelle, chaque municipalité dans la région métropolitaine a une juridiction exclusive sur l'émission des permis de taxis. Aux termes du Code de la route, un taxi est défini comme un véhicule quelconque par opposition à un véhicule privé, (Art. 1, paragraphe 1) qui est agencé pour le transport de personnes, au plus sept (7) à la fois, pour une considération pécuniaire et que ce véhicule ait ou non un taximètre (Art. 1, par. 7).

L'article 7 du Code de la Route stipule de plus que ce taxi recevra une plaque spéciale et qu'il faudra payer un taux spécial pour l'obtenir; c'est la plaque d'immatriculation

public vehicles are excluded from the licensing authority of the Quebec Transportation Board. Art. 33 of the Quebec Transportation Board Act, par. a), specifically states that no license is required from the Quebec Transportation Board "in the case of the conveyance of travellers, by taxi within the meaning of the Highway Act, (chap. 231), at so much a trip or at so much a day". Thus, the licensing authority for taxis is essentially municipal and in most municipalities, the by-laws regulating the issuance of taxi permits are substantially the same. First of all, there are generally two types of taxis regulated: the taxi-cab with taxi-meter, and, the so called automobile for hire, a car with a "T" plate, but no taxi-meter. In most cases, the municipal by-laws require that the taxi owners be resident of the municipality to obtain a license, and most by-laws also require that the drivers themselves reside in the municipality. This is so in Montreal, in Dorval, in Westmount, in Lachine, Verdun, St-Laurent, Côte St-Luc, Beaconsfield, Pierrefonds etc...

Let us examine some of the provisions of these by-laws to confirm the statements made above:

By-law number 828 of the City of Dorval defines two types of taxis within the meaning of the Highway Code. These definitions are in accord for word the same with those used in by-laws 2745 and 2749 of the City of Montreal:

"Automobile for hire: a motor vehicle not provided with a taxi-meter but used for the conveyance, for a fare, or seven (7) persons or less, driver included."

"Taxi-cab: a motor vehicle provided with a taxi-meter used for the conveyance for a fare of seven (7) persons or less, driver included."

All the by-laws contain provisions similar identical to the following: Dorval by-law, Article 2, par. a):

"No person shall operate a taxi-cab or automobile for hire within the limits of the City of Dorval without having previously obtained a permit from the City Council."

All regulations also have the additional following provisions, Article 2 par. p):

"No permit shall be issued or renewed to an owner of taxi-cab or automobile for

qui porte un T (Art. 7, par. 1, ss-par. b)). Les propriétaires de ces véhicules publics que sont les taxis, ne sont pas requis d'obtenir un permis de la Régie des Transports du Québec. En effet, l'Article 33 de la Loi de la Régie des Transports, par. a), stipule expressément qu'aucun permis de la Régie des Transports du Québec n'est nécessaire:

«Dans le cas de transport de voyageurs par taxi au sens du Code de la Route (Chap. 231) à tant la course ou à tant par jour».

Ainsi, l'autorité en matière de permis de taxis est essentiellement municipale et dans la plupart des municipalités les dispositions des règlements relatifs à l'émission des permis de taxi sont substantiellement les mêmes. Tout d'abord, il y a généralement deux genres de taxis qui sont réglementés: l'auto-taxi qui porte un taximètre et la soi-disant automobile de louage qui porte une licence T mais aucun taximètre. Dans la plupart des cas, les règlements municipaux exigent que le propriétaire de taxis réside dans la municipalité qui émet le permis et la plupart des règlements exigent même que le chauffeur réside dans la municipalité.

Ce que nous venons de dire s'applique par exemple à Montréal, à Dorval, à Westmount, à Lachine, à Verdun, à Ville St-Laurent, à Côte St-Lus, à Beaconsfield, à Pierrefonds, etc. Voyons certaines dispositions de ces réglementations pour vérifier les déclarations ci-dessus:

Le Règlement 828 de la Cité de Dorval définit ces deux genres de taxis au sens du Code de la Route. Ces définitions sont identiques à celles que l'on trouve dans les règlements 2745 et 2749 de la Cité de Montréal:

«Automobile de louage, véhicule-automobile non pourvu d'un taximètre servant au transport moyennant rémunération de sept (7) personnes ou moins, y compris le conducteur»

Tous les règlements municipaux contiennent des dispositions similaires ou identiques aux suivantes que l'on trouve dans le règlement de Dorval, à l'Article 2, par. a):

«Personne ne devra exploiter le commerce du taxi ou auto de louage dans les limites de la Cité de Dorval sans avoir préalablement obtenu un permis du Conseil à cette fin.»

Tous les règlements comportent également les dispositions suivantes, Article 2, par. p):

«Aucun permis ne sera émis ou renouvelé au propriétaire d'une auto-taxi ou d'auto

hire, unless he resides or has his main place of business in the Territory of the City."

Some regulations require residence of the driver. For instance Art. 8, of By-law 2749 and Art. 19 of By-law 2745 of the City of Montreal, both provide that the driver must reside in the City of Montreal or within a radius of 15 miles.

All these by-laws finally provide for public stands and all these by-laws provide that the tariffs for trips beyond the city limits shall be set by mutual agreement between the taxi driver and his passenger. For instance, in the Dorval By-laws, this universally applied principle is expressed as follows:

"8, par. d) After arrangement with the passenger, a driver may suspend the use of the taxi-meter for trips beyond the limits of the City of Dorval."

It is a well-known fact that, as a general rule, taxis do not use their taxi-meters when they take passengers to or from the Airport.

Most of the By-laws also limit the issuance of permits to the same person. For instance, the City of Montreal by-laws provide that the owner be a physical person, and that he be entitled to one permit only.

This body of regulations governing taxis within the meaning of the Highway Code, has some rather direct consequences on the transportation of passengers to and from the Airport.

The first most obvious one is that transportation to and from the Airport is essentially inter-municipal therefore, if taxis are used to assure this service, some rather unfortunate consequences appear:

1. Complete absence of any control by any government agency, municipal or provincial over the fees that the taxi drivers are going to demand. The taxi-meter being useless, one can imagine the kind of exploitation that could take place with total strangers.

2. The absolute impossibility of guaranteeing services in both directions, that is from any municipality to the Airport and from the Airport to any Municipality. A special law enacted by the Provincial Government specifically limits the number of permits that can be issued in a municipality for taxis service. The number of permits is rated to the population of the area. For instance, the City

de louage, à moins qu'il soit domicilié ou ait sa principale place d'affaires dans le territoire de la Cité de Dorval."

Certains règlements requièrent même la résidence du chauffeur. Par exemple, l'Article 8 du règlement 2749 et l'Article 19 du règlement 2735 de la cité de Montréal exigent que le conducteur réside dans la cité de Montréal ou dans un rayon de quinze (15) milles.

Tous ces règlements enfin prévoient l'établissement de postes d'attentes publics et tous ces règlements prévoient que le prix de tout voyage en dehors des limites de la cité, sera déterminé par entente mutuelle entre le chauffeur de taxi et son passager. Par exemple: dans les règlements de Dorval, ce principe universellement appliqué est exprimé de la façon suivante:

"8—par. d)—après entente avec le voyageur, le conducteur peut suspendre l'emploi du taximètre pour les courses au-delà de la cité de Dorval."

C'est un fait bien connu, règle générale, que les taxis n'utilisent pas leur taximètre lorsqu'ils transportent des voyageurs de ou à l'aéroport. La plupart des règlements contrôlent également le nombre de permis que peut détenir le même détenteur. Par exemple, les règlements de la ville de Montréal stipulent que le propriétaire doit être une personne physique et qu'il n'a droit qu'à un permis.

Cet ensemble de réglementations relatives aux taxis, au sens du Code de la Route, a des conséquences directes sur les services de transport de voyageurs de ou vers l'aéroport. La première constatation, celle qui est la plus évidente, a trait au caractère intermunicipal de tous transports de ou vers l'aéroport. Si des taxis sont utilisés pour donner le service, certaines conséquences malheureuses se manifestent:

1. L'absence totale d'un contrôle quelconque par une agence gouvernementale publique municipale ou provinciale, quant aux tarifs que les chauffeurs de taxis peuvent exiger. Nous savons que le taximètre n'est pas obligatoire, que le tarif s'établit par entente et pratique plus ou moins préalable. On peut donc imaginer facilement le genre d'exploitation qui peut avoir lieu en pareille circonstance, particulièrement à l'endroit des étrangers visitant la région.

2. Une impossibilité totale de garantir un service de transport dans les deux sens c'est-à-dire, à partir de n'importe quelle municipalité vers l'aéroport et à partir de l'aéroport vers n'importe quelle municipalité.

Une loi spéciale de la Province limite le nombre de permis de taxis qu'une municipalité peut émettre pour assurer des services de taxis dans ses limites territoriales. Le nombre

of Dorval is authorized to issue only a limited number of taxi permits. The number has been established to take care only of the normal requirements of the population of the municipality. Nobody in his right mind could claim that the permits issued in Dorval are issued in sufficient numbers to meet at the same time the requirements of the local population and the various special demands of the Airport, which we have already described.

Furthermore, even if these permits were issued in sufficient numbers, they would allow only for the transportation of passengers from the Airport to the various municipalities of the surrounding areas. These very same taxis would not be entitled to operate in those various that the taxi drivers whose livelihood one way service. Moreover the present complaint by Montreal Taxi Drivers would not be solved since they would still be prevented from taking passengers at the Airport by Dorval regulations.

Thus, even if the Federal authorities were to grant to all the taxis in the Dorval area the right to wait for passengers at the Airport, the servicing of the Airport would not be adequate.

3. The lack of any serious control over the movements of the taxis; the purpose of the taxi being the general conveyance of passengers within the municipality, it is fairly obvious that the taxi drivers whose livelihood depends on the number of trips they do in a day, will not drive empty to the Airport to wait for passengers, who may or may not come. Their presence at the Airport will necessarily be predicated on their taking passengers out to the Airport. Murray Hill's experience is that over fifty per cent of its trips to the Airport are dead-headed. It has been suggested that special parking spaces be allowed for taxis for each municipality of origin. Very well, but will it be obligatory to wait there for passengers? If so, who will enforce it?

Let us submit for the purpose of the argument that a taxi licensed in City of St-Laurent might be legally entitled to take passengers at the Airport whose destination is Ville St-Laurent. Let us even presume that the Minister of Transport would be legally entitled to create on the grounds of the Airport, within the limits of the city of Dorval public taxi stands for taxis not licensed in Dorval and having no permits from the Quebec Transportation Board (such a practice would

de ces permis est proportionnel à la population de l'endroit. Par exemple, la cité de Dorval est autorisée à émettre une quantité limitée de permis de taxis. Le nombre qui a été fixé ne tient compte que des besoins normaux de la population de la municipalité. Personne n'osera sûrement prétendre que le nombre de permis émis à Dorval est suffisant pour rencontrer à la fois les besoins normaux de la population locale et les besoins très complexes et très spéciaux de l'aéroport que nous avons déjà décrits ci-dessus.

De plus, même si ces permis étaient émis en nombre suffisant, ils ne pourraient valoir que pour le transport de voyageurs depuis l'aéroport vers les municipalités environnantes. Ces mêmes taxis de Dorval ne seraient certainement pas autorisés à donner un service dans ces autres municipalités et seraient donc limités à un service à sens unique, comme ils le sont d'ailleurs chaque fois qu'ils vont, par exemple, de Dorval à Montréal.

Il s'ensuit que la plainte faite par les chauffeurs de taxis de Montréal ne serait pas résolue puisqu'ils seraient toujours, comme ils le sont actuellement empêchés par les règlements de la Cité de Dorval de donner un service de taxi à l'aéroport.

Ainsi donc, même si les autorités fédérales accordaient à tous les taxis de Dorval le droit d'attendre des passagers à l'aéroport, ce service à l'aéroport serait tout à fait insuffisant.

3. L'absence de tout contrôle sérieux et efficace sur les voyages effectués par taxi; puisque l'objet principal d'un service de taxi est d'assurer le transport des voyageurs dans les limites d'une municipalité, il est assez clair que les chauffeurs de taxis dont le gagne-pain dépend du nombre de voyages effectués chaque jour ne se rendront pas à vide à l'aéroport pour y attendre des voyageurs qui peut-être viendront et peut-être ne viendront pas. La présence de ces taxis à l'aéroport n'aura lieu évidemment que s'ils sont appelés à transporter des voyageurs vers l'aéroport. Or, l'expérience de Murray Hill démontre que plus de 50% des voyages effectués par ses véhicules vers l'aéroport ont lieu sans passagers.

Quelqu'un a suggéré que des postes d'attente spéciaux soient aménagés à l'aéroport pour les taxis selon leur municipalité d'origine. Excellente idée. Mais qui rendra l'attente des passagers obligatoire et si quelqu'un réussit à la rendre obligatoire, comment cette obligation sera-t-elle imposée aux taxis?

Admettons pour les fins de l'argument, qu'un détenteur de permis de Ville St-Laurent soit légalement autorisé à prendre des passagers à l'aéroport dont la destination est

of course be illegal). How would the passenger arriving at the airport be guaranteed that a taxi authorized to take him to Ville St-Laurent would then be available and waiting for him. Remember this passenger does not want to wait for a taxi to come from Ville St-Laurent to pick him up. The answer would not depend on the planning carefully made by a dispatcher, but on whether or not a taxi cab from Ville St-Laurent happened to have a trip to the Airport recently and happened to have had the patience to wait a few hours until this passenger going to Ville St-Laurent arrived.

Thus, aside from the practical reasons, we described earlier, aside from the basic reason that Murray Hill is not engaged in the taxi business but in a complete transportation business, there are these very serious legal reasons that prohibit Murray Hill from providing or even attempting to provide taximeter service at the Airport.

The transportation services provided by Murray Hill are given by autobus and by pleasure motor vehicles not registered as taxis which, according to the Highway Code, are not "public" vehicles like taxis but "private" vehicles with no commercial signs. These transportation services by these two types of vehicles come within the definition of transportation service in the Quebec Transportation Board Act. Thus paragraph 3 of Article 2, defines "transportation service" as follows:

"Any service for transportation by tramway, autobus, taxi, or delivery car within the meaning of the Highway Code chapter 231, or transportation for a consideration by pleasure vehicles not registered as taxis or delivery cars;"

Article 30 of the Transportation Board Act stipulates that:

"No owner may begin the operation of a transportation service in the Province without

Ville St-Laurent. Prêsumons même que le Ministre des transports et communications serait légalement autorisé à établir sur le terrain de l'aéroport dans les limites de la cité de Dorval, des postes d'attente publics pour taxis ne portant pas de permis de Dorval et n'ayant aucun permis de la Régie des Transports du Québec (il va de soi que, en fait, ces postes d'attente seraient illégaux).

Comment garantir aux voyageurs arrivant à l'aéroport que le taxi détenteur d'un permis de Ville St-Laurent serait là disponible à l'attendre. Il ne faut pas oublier que le voyageur ne veut pas attendre que le taxi vienne de Ville St-Laurent pour le cueillir. La garantie ne dépendrait plus d'une coordination des services savamment calculée par un dispatcher qualifié mais du hasard: une auto-taxi de Ville St-Laurent par coïncidence avait eu à transporter les voyageurs à l'aéroport avant l'arrivée de ce voyageur et avait même eu la patience d'attendre pendant quelques heures jusqu'à ce que ce voyageur désirant se rendre à Ville St-Laurent arrive et lui demande de le transporter.

Ainsi, en plus des raisons pratiques que nous avons déjà discutées, en plus de la raison fondamentale que Murray Hill n'est pas une entreprise de taxi mais un service de transport complet, il y a de très sérieuses raisons légales qui empêchent Murray Hill d'offrir ou même de songer à offrir des services d'autos-taxis avec taximètres à l'aéroport. Les services de transport donnés par Murray Hill utilisent des autobus et des véhicules de promenade non enregistrés comme taxis. Ces derniers, selon le Code de la Route ne sont pas des véhicules «publics» comme le taxi mais des véhicules privés ne portant aucune identification commerciale.

Ces services de transport donnés par ces deux genres de véhicules sont tout à fait conformes à la définition d'un service de transport dans la Loi de la Régie des transports du Québec.

L'Article 2, par. 3) définit en effet «service de transport» comme suit:

«un service de transport par tramways, autobus, taxis ou véhicules de livraison au sens du Code de la Route, (Chap. 231) ou de transport pour considération, par véhicules de promenade non immatriculés comme taxis ou véhicules de livraison.»

L'Article 30 de la Loi de la Régie des transports du Québec stipule de plus:

«Aucun propriétaire ne peut commencer l'exploitation d'un service de transport et

having obtained from the Board an authorization for such purpose."

And Art. 33, par. a) specifically stipulates:

"That the provisions of section 30, 31 and 32 shall not apply in the case of the conveyance of travellers by taxi within the meaning of the Highway Act, chapter 231, at so much a trip or so much a day;"

It is to be noted that while Article 33 withdraws from the licensing authority of the Transportation Board taxi permits, it does not withdraw that authority for pleasure motor vehicles not registered as taxis or delivery cars. And it is the Quebec Transportation Board and that Board alone that has absolute and exclusive jurisdiction over the granting or refusal of transportation permits to operate buses and pleasure vehicles not registered as taxis or delivery cars.

Furthermore, Article 19 of the Transportation Board Act expressly declares:

"It shall be illegal for an owner of a transportation service to charge or receive prices or rates other than those of which he has produced the list or which have been fixed by an ordinance of the Board... Any amount paid in excess of such prices may be recovered by the person who paid it or by his assigns notwithstanding any agreement or stipulation to the contrary."

These are the provisions that govern all the operations of Murray Hill whether by autobus or by pleasure vehicles not registered as taxis. It is in accordance with these provisions that the Quebec Transportation Board has issued permits to Murray Hill to operate his various services. It is to be noted that the Quebec Transportation Board is the only legal authority capable of granting permits to provide intermunicipal services to and from the Airport, whether on a per head basis or on a per trip tariff and to control the tariffs for such trips.

It also means that the permits granted to Murray Hill are specific to the services for which they were granted. These permits contribute to the control which Murray Hill must

cette Province, à moins d'avoir obtenu de la Régie une autorisation à cette fin."

Et enfin, l'Article 33, par. a) déclare expressément:

«Les dispositions des articles 30, 31 et 32 ne s'appliquent pas dans le cas de transport de voyageurs par taxis au sens du Code de la Route (Chap. 231) à tant la course ou à tant par jour;»

Il faut bien remarquer que si l'Article 33 soustrait l'émission des permis de taxis de la juridiction de la Régie des transports du Québec, aucune disposition de la loi ne soustrait l'émission de permis pour services de transport par véhicules de promenade non immatriculés comme taxis ou comme véhicule de livraison.

De plus, l'Article 19 de la Loi de la Régie des transports stipule expressément:

«Il est illégal pour un propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par Ordonnance de la Régie. . . «tout montant payé en sus de ces prix ou taux peut être recouvrer par celui qui l'a payé ou ses ayants-droit, nonobstant toute convention ou stipulation contraire.»

Voilà les dispositions qui régissent tous les services de Murray Hill. Que ce soit par autobus ou par véhicules de promenade non immatriculés comme taxis. Et c'est en vertu de la juridiction exclusive à elle conférée par ces dispositions que la Régie des transports du Québec a émis à Murray Hill les permis autorisant cette dernière à donner ces divers services de transport.

Il est extrêmement important de se rappeler que la Régie des transports du Québec est la seule autorité légale ayant la juridiction nécessaire pour émettre des permis autorisant des services intermunicipaux en direct ou en provenance de l'aéroport, que ce soit tant par tête, ou à tant la course, et que cette régie seule a le pouvoir et l'autorité nécessaire pour exercer un contrôle absolu sur les taux et tarifs réclamés pour des services de cette nature.

Ces considérations démontrent également que les permis détenus par Murray Hill sont des permis autorisant des services décrits de manière spécifique. Ces permis permettent

and does exercise over the movements of all its vehicles and over the operations of its drivers. The drivers know that they can operate their vehicles only for the specific purposes allowed in the permits and they also know that the charges made to the public must be those and only those in the tariffs filed with the Transport Board.

Surely it is unnecessary for the purposes of this hearing to describe at any further length the very substantial legal differences that exist between a taxi service and this type of transportation service subject to the Quebec Transportation Board.

Article 32 of the Transportation Board Act (which as we know does not apply to taxis) but does apply to Murray Hill, stipulates:

"Every owner of a transportation service... must obtain the prior authorization of the Board to cease or interrupt his operations or to extend or modify his service."

This shows to what considerable extent the provincial legislator controls transportation services and requires effective operations from owners such as Murray Hill.

It also means that even if Murray Hill loses money on a given operation, it cannot cease the service without authority from the Board.

In conclusion, despite all the propaganda in newspapers and the media, despite all the acts of violence that have been committed, despite all the defamatory statements that have been made, these hard cold facts cannot be ignored. The question at stake is not whether some taxi owners or some political and social agitators like the situation or not, the question is how the public using Airport facilities is best to be served. The truth of the matter is that taxis are not the answer, and that the policy of the Federal Government as applied across Canada to impose the responsibility of providing service on a public carrier specialized in handling Airline passengers is the correct policy and is the only policy that, at the moment, in the province of Quebec at least, can guarantee its travellers adequate and efficient service.

Of course, the repeated violence, the repeated outcries, the repeated falsehoods have created a climate that is unsatisfactory to say the least. Murray Hill is very tired, indeed, of being blamed for a situation over

donc à Murray Hill d'exercer un meilleur contrôle sur les déplacements de tous ses véhicules et sur le travail de ses chauffeurs. Les chauffeurs savent, en effet, qu'ils peuvent utiliser les véhicules qui leur sont confiés seulement pour les fins spécifiquement décrites dans les permis et ses chauffeurs savent également que les taux payables par le public ne peuvent être que ceux autorisés par les tarifs déposés auprès de la Régie des transports.

Il nous semble inutile d'insister. Faut-il, pour les fins de la présente audition, décrire davantage les différences légales des considérations qui existent entre un service de taxis qui n'est pas assujéti à la Régie des transports et un service de transport comme celui de Murray Hill pleinement assujéti à cette Régie?

L'Article 32 de la Loi de la Régie des transports (qui ne s'applique pas aux taxis, nous l'avons vu) mais qui s'applique à Murray Hill, stipule:

«Un propriétaire d'un service de transport... doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour cesser ou interrompre ses opérations ou pour étendre ou modifier son service.»

Ce texte démontre jusqu'à quel point le Législateur provincial exerce un contrôle serré sur les services de transport et jusqu'à quel point il exige des propriétaires de services de transport, comme Murray Hill, des services efficaces.

Ce texte indique également que même si Murray Hill perd des revenus dans un service, la compagnie ne peut cesser ce service sans l'autorité préalable de la Régie.

En conclusion, il faut mettre de côté la propagande répandue dans les journaux et dans les moyens de communication. On ne peut pas malgré les actes de violences qui ont été commis et malgré toutes les diffamations qu'on s'est permis à l'égard de Murray Hill, ignorer les faites qui eux ne mentent pas.

Le problème en jeu n'est pas de déterminer si certains propriétaires de taxis ou si certains agitateurs politiques ou sociaux aiment la situation ou non; ce qu'il faut rechercher serait le moyen qui assurerait au public utilisant l'aéroport les meilleurs services possibles. Le malheur veut que les taxis ne soient pas le moyen approprié pour assurer le service de l'aéroport. Le malheur veut que la politique du Gouvernement Fédéral adoptée depuis plusieurs années et appliquée à travers tout le Canada, est conforme aux nécessités d'un service adéquat et qu'il est essentiel d'imposer la responsabilité du service à une entreprise de transport quelconque spécialisée dans le service des aéroports. Et nous soumettons que cette politique poursuivie depuis de nombreux

which it has absolutely no control, and for which it has no responsibility whatsoever.

Let it be stated here and now that Murray Hill does not have any objections to any taxicabs being authorized legally to take passengers at the Airport. The only objection that Murray Hill has to any such scheme is that it would be still required to guarantee service at the Airport when taxis fail to perform. If the taxi industry can legally service the Airport, let it do so, by all means, but let it also guarantee service; let it also guarantee that, at peak rush hours, the taxis will be available, in the morning, or in the evening to take out passengers to the Airport on time. Let it guarantee service during storms, when roads are icy, let it guarantee that tariffs will be uniform and controlled by legal authority. Let it guarantee that the vehicles used are of the best quality and cleanliness.

The Federal Government has no authority over local transportation regulations and has no right to grant to any one the authority to carry persons on Provincial Roads. This authority is vested exclusively in the Provincial Government. It is a complete absurdity to blame the Government for the fact that Montreal taxis are not legally entitled to take passengers at the Dorval Airport. Even if the Federal Minister of Transport did not exercise any control over the persons authorized to do business at the airport, the Montreal taxis would still be prevented by local regulations from cruising at the Airport or waiting for passengers at any taxi stand in Dorval within the Airport or Outside. Even the right to carry a passenger on call is limited to returning this passenger to Montreal.

This state of affairs will last, at least until there is a Metropolitan taxi permit, and every one knows how "enthusiastic" the Montreal taxi owners are about that kind of permit.

ses années par le Gouvernement est, du moins quant à la Province de Québec, le seul moyen sérieux pour garantir au public voyageur un service efficace et conforme à ses besoins.

Évidemment, les violences répétées, les récriminations, les demi-vérités et les faussetés proférées presque quotidiennement ont créé un climat qui est inacceptable. Murray Hill, à bon droit, trouve que la farce a assez duré et accepte mal d'être blâmée pour une situation sur laquelle elle n'a absolument aucun contrôle et dont elle n'est responsable d'aucune manière.

Qu'il soit dit sans ambages que Murray Hill n'a aucune objection à ce que les auto-taxis légalement autorisés à le faire prennent des voyageurs à l'aéroport. La seule objection de Murray Hill concerne sa propre responsabilité. Si l'on met en vigueur pareille solution, Murray Hill dit très bien mais décharge nous de la responsabilité de garantir le service à l'aéroport quant les taxis ne seront pas là. Si les taxis peuvent légalement donner des services à l'aéroport, qu'ils le donnent mais qu'ils garantissent également le service; qu'il garantissent qu'aux heures de pointe les taxis seront à l'aéroport pour attendre les voyageurs; qu'ils garantissent que des taxis seront disponibles le matin ou le soir pour transporter à l'heure dite et à temps les voyageurs désirant se rendre à l'aéroport; qu'ils garantissent des tarifs uniformes contrôlés par une autorité légalement constituée; qu'ils garantissent enfin des véhicules en parfait état d'entretien et de propreté.

Le Gouvernement fédéral n'a aucune juridiction sur les recommandations relatives au transport local et le Gouvernement n'a aucun pouvoir pour émettre des permis autorisant le transport de personnes sur des routes provinciales. Ce pouvoir relève exclusivement du Gouvernement provincial. C'est donc la plus absurde des absurdités que de blâmer le Gouvernement fédéral pour le fait que les taxis de Montréal ne sont pas légalement autorisés à prendre des voyageurs à l'aéroport de Dorval. Même si le Ministre fédéral des transports et communications n'exerçait aucun contrôle sur les personnes autorisées à faire affaires à l'aéroport, les taxis de Montréal seraient quand même empêchés par les règlements locaux de faire à Dorval du maraudage ou d'y attendre des voyageurs que ce soit à l'aéroport ou à l'extérieur de l'aéroport. Même leur droit de prendre un voyageur sur appel préalable est limité strictement au transport de ce voyageur vers Montréal.

Cet état de choses va subsister certainement tant qu'il n'y aura pas un permis de taxis métropolitain et tout le monde sait avec quel «enthousiasme» les chauffeurs de taxis

On the other hand, the fact that the Federal Government does reserve, legitimately so, the right to decide who will be entitled to do business on Airport grounds, the fact that we are dealing with transportation services, gives the matter a special slant.

We respectfully submit that the transportation problem at the Airport cannot be treated by the Federal Government in the same manner as other services; for these other services are not subject to complex regulations enacted by Provincial and Municipal Governments.

To remove any further difficulty in this field, we would suggest the following plan:

That the licensing of ground transportation to provide services at Airport be, in the future, controlled, not by the Minister of Transport of Canada, but by the Transport Board of Canada or some other Canadian Administrative Tribunal. This move will have the obvious advantage of taking the debate out of the newspapers and into a public hearing at which all interested parties could, in accordance with the rules of law, face each other and make proper representation.

It is unthinkable that complex ground transportation services requiring the considerable investments which we have described above be subject to political change. It is essential that the license given to a carrier be on a permanent basis and be subject to withdrawal only in case of non-performance or of unsatisfactory service. To achieve this purpose, of course, requires the transfer of the licensing authority on Airport grounds to such an Administrative Tribunal.

This means also that the Act transferring this authority would provide that those transportation services presently giving the service in the various Airports across Canada be recognized their acquired rights and be automatically licensed by the Board, unless their services failed to meet the normal standards and were unsatisfactory.

The amendments to the Federal laws would also stipulate that any other form of ground transportation services (including taxis) wishing to come into the Airport to provide additional transportation services would be

de Montréal accueillent cette idée. Il faut reconnaître par ailleurs que le Gouvernement fédéral a parfaitement le droit de se réserver la décision ultime pour décider qui aura le droit de faire affaires ou non à l'aéroport. Mais le fait que le problème qui nous concerne est relatif aux services de transport, donne un caractère bien particulier au problème.

Nous soumettons respectueusement que le problème de transport à l'aéroport ne peut pas être réglé par le Gouvernement fédéral de la même manière que pour les autres services à l'aéroport; en effet, ces autres services ne sont pas assujettis aux mêmes réglementations complexes, soit du Gouvernement provincial, soit des municipalités environnantes. Pour éviter les difficultés spéciales rencontrées dans le domaine, nous suggérons le plan suivant:

Que le permis autorisant le détenteur à offrir des services de transport terrestre à l'aéroport soit à l'avenir contrôlé non plus par le Ministère du transport du Canada mais par la Régie des transports canadienne ou par quelque autre tribunal administratif canadien. Pareil transfert de juridiction aura l'avantage évident de retirer le débat des journaux et de le confier à des auditions publiques devant un tribunal où toutes les parties intéressées pourront, selon des procédures légales se faire face et faire leurs représentations convenablement.

Il est inadmissible que des services de transport aussi complexes qui requièrent des investissements très considérables, puissent être sujets à changements politiques.

Il est essentiel que la licence émise à une entreprise de transport ait un caractère de permanence et que ce permis ne soit révoquant que dans les cas de non-exécution ou de services insatisfaisants.

Pour atteindre cet objectif, il est évidemment nécessaire de confier le pouvoir d'accorder une licence pour faire affaires sur le terrain d'un aéroport à un tribunal administratif. La loi transférant la juridiction de cette manière devrait évidemment stipuler que les services de transport actuels qui donnent le service dans les divers aéroports au Canada soient reconnus comme ayant des droits acquis et soient automatiquement autorisés par la Régie à continuer leurs services, à moins qu'il ne soit démontré à la Régie que ces services ne rencontrent pas les exigences normales et sont inadéquats.

Ces amendements à la loi devraient également stipuler que tout autre propriétaire de services de transport, même par taxis, désirant offrir des services de transport additionnels à l'aéroport, ou même désirant remplacer

required to demonstrate that these additional services would be required, that they are in the public interest, that they will not disrupt or destroy existing services, that the petitioners have the necessary municipal and/or provincial permits to offer and perform these services, and that the existing services are inadequate to meet the demand.

In other words, any applicant before the Federal Agency would be required, before obtaining authority to give service, to prove legally the very same facts that he is presently required to prove before the Quebec Provincial Transportation Board when soliciting a permit.

Such a plan would give to anyone having sufficient legal interest to do so the opportunity to make public representations, not in the newspapers and not in senseless demonstrations, but before a duly appointed tribunal, within a proper legal framework, and it would be up to this person to demonstrate, in a legally satisfactory manner, (not by defamatory statements), that his services are needed and in the public interest.

Such a plan, finally, would have the advantage of establishing once and for all a uniform policy for the handling of ground transportation facilities in the airports throughout Canada, and yet, would allow for regional differences by taking into account the specific needs of each area and the local applicable laws and regulations.

THE WHOLE RESPECTFULLY SUBMITTED.

Montreal, December 15, 1969.

GUERTIN GAGNON & LAFLEUR
Attorneys for

Murray Hill Limousine Service Ltd.

CAREY LIC NYK

Télétex PD New York Dec 17

Charles Hirshorn, pres.

380 Barrie Street

Montreal, Canada

Some time between 1950 and 1952 the 25 cents pick up fee which was formally paid by the New York taxi cabs to the airport authority was waived due to the collection problems and the fact that in many instances the drivers compelled the customer to pay the fee. The East Side Terminal was completed by the Tri-Boro Bridge and Tunnel Authority in December 1953. The financing was guaran-

les services existants, serait requis de prouver que ces services additionnels sont requis, qu'ils sont dans l'intérêt public, qu'ils ne porteront pas atteinte ni ne détruiront les services existants, que le requérant détient les permis municipaux ou provinciaux pour offrir et exécuter ces services et que les services existants ne sont pas adéquats et ne suffisent pas à la demande.

En d'autres termes, tout requérant devant le Tribunal administratif fédéral serait requis de prouver légalement pour être autorisé à donner les services les mêmes faits que ceux qu'il est présentement requis de prouver devant la Régie des transports du Québec lorsqu'il sollicite un permis de cette Régie.

Des dispositions légales ainsi conçues donneraient à toute personne ayant un intérêt légal suffisant la possibilité de faire des représentations publiques, non pas dans les journaux ni dans des démonstrations incohérentes mais devant un tribunal dûment constitué, à l'intérieur d'un cadre légal approprié, et cette personne aurait le fardeau de démontrer d'une manière légalement satisfaisante (non par des déclarations diffamatoires) que les services qu'il offre sont requis et qu'il est dans l'intérêt public qu'ils soient donnés.

Une législation de ce genre aurait enfin l'avantage d'établir une politique uniforme quant à l'émission des permis requis pour donner les services de transport dans les différents aéroports au Canada; et cependant permettrait à la Régie de tenir compte des différences régionales en considérant les besoins spéciaux de chaque aéroport et les lois et réglementations locales applicables.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 15 décembre 1969.

GUERTIN GAGNON & LAFLEUR
Procureurs de

Murray Hill Limousine Service Ltd

CAREY LIC NYK

Télétex PD New York 17 Déc

Charles Hirshorn, Président

1380, rue Barrie

Montréal, Canada

Entre 1950 et 1952, le Droit de 25 cents que les conducteurs de taxi new yorkais devaient payer pour prendre des voyageurs à l'aéroport fut abandonné, étant donné les problèmes qu'occasionnait la perception de ces droits et le fait que dans de nombreux cas les conducteurs obligeaient le client à le payer. La construction de l'aéroport de l'est fut terminée en décembre 1953

teed by the airlines collectively, through the Airlines Terminal Corporation their tenants and their leases in the building. The city restricted the use of public streets for airport limousines and compelled Carey Transportation to use the terminal for exclusive airport service, to and from the New York airports.

Due to traffic congestions in June 1969 the Board of Estimate saw fit to amend the Carey Transportations franchise which then permitted the company to re-establish direct service to and from the major New York hotels and airports.

The obvious reason for the change in the city's position was that the New York taxi industry proved incapable of guaranteeing a constant availability at the airport or within the city during busy traffic hours and during inclement weather, holidays etc—and therefore this service was adjusted necessary.

I can attest to this fact as I was formally President of Carey Transportation which was sold to the Greyhound Corporation in January of this year.

John P. Carey, Jr.
Vice-President
Carey Cadillac Renting Co., Inc. New York

par l'administration du pont tunnel Triborough. Le financement était garanti par les lignes aériennes, par l'intermédiaire de l'Airlines Terminal Corporation et de ses locataires. La ville réservait l'usage des rues aux limousines de l'aéroport et obligeait la compagnie Carey Transportation à se servir de l'aérogare uniquement pour desservir l'aéroport à partir des aéroports new yorkais.

A la suite des embouteillages en juin 1969 le comité d'appréciation estima qu'il était nécessaire de supprimer la concession en vertu de laquelle la compagnie Carey Transportations pouvait rétablir un service direct à partir des principaux hôtels et aéroports de New York.

Ce changement dans l'attitude de la ville résultait du fait que l'industrie new yorkaise du taxi s'était révélée incapable de garantir des voitures disponibles constamment à l'aéroport ou dans la ville pendant les heures de pointe, le mauvais temps, les vacances, et ce genre de service fut donc modifié.

Je puis témoigner de tout ceci en ma qualité d'ancien président de la compagnie Carey Transportation qui fut vendue à la Greyhound Corporation au mois de janvier de cette année.

Le vice-président de
Carey Cadillac Renting Corporation Inc. New York,
John P. Carey, Junior

NUMBER 1

Montreal, Que.

December 1, 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICES LTD.

BUSES ASSIGNED TO AIRPORT SERVICES

Bus Number	Make	Capacity
611	Prevost	19
612	"	19
613	"	19
615	"	19
616	"	23
617	"	19
618	"	19
619	"	19
620	"	19
621	"	19
661	Flexible	25
662	Prevost	37
663	Prevost	37

NUMÉRO 1

Montréal (P.Q.)

Le 1^{er} décembre 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICES LTD.

AUTOBUS DESSERVANT L'AÉROPORT

Numéro de l'autobus	Marque	Nombre de passagers
611	Prevost	19
612	"	19
613	"	19
615	"	19
616	"	23
617	"	19
618	"	19
619	"	19
620	"	19
621	"	19
661	Flexible	25
662	Prevost	37
663	Prevost	37

Bus Number	Make	Capacity	Numéro de l'autobus	Marque	Nombre de passagers
671	Flexible	29	671	Flexible	29
672	Flexible	28	672	Flexible	28
673	Flexible	29	673	Flexible	29
674	Flexible	29	674	Flexible	29
675	Flexible	29	675	Flexible	29
676	Flexible	29	676	Flexible	29
677	Prevost	33	677	Prevost	33
678	Prevost	37	678	Prevost	37
679	Prevost	33	679	Prevost	33
680	Prevost	37	680	Prevost	37
681	Courier	37	681	Courier	37
682	Courier	37	682	Courier	37
683	Courier	37	683	Courier	37
685	Courier	37	685	Courier	37
687	Fitzjohn	37	687	Fitzjohn	37
691	Prevost	49	691	Prevost	49
692	Prevost	49	692	Prevost	49
693	Prevost	49	693	Prevost	49
694	Prevost	49	694	Prevost	49
695	Prevost	49	695	Prevost	49
696	Prevost	45	696	Prevost	45
697	Prevost	49	697	Prevost	49
698	Prevost	49	698	Prevost	49
699	Prevost	49	699	Prevost	49

Montreal, Que.

Montréal (P.Q.)

December 1, 1969

Le 1^{er} décembre 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICES LTD.

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICES LTD.

STAND-BY BUSES
FOR AIRPORT SERVICESAUTOBUS DE SECOURS
DESSERVANT L'AÉROPORT

Bus Number	Make	Capacity	Numéro de l'autobus	Marque	Nombre de passagers
622	Prevost	19	622	Prevost	19
623	Prevost	22	623	Prevost	22
624	Prevost	19	624	Prevost	19
626	Prevost	19	626	Prevost	19
628	Prevost	19	628	Prevost	19
650	Prevost	49	650	Prevost	49
651	Prevost	49	651	Prevost	49
800	Prevost	49	800	Prevost	49
801	Prevost	49	801	Prevost	49
818	Prevost	47	818	Prevost	47

Montreal, Que.

Montréal (P.Q.)

December 1, 1969

Le 1^{er} décembre 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

AMBULANCES AVAILABLE

AMBULANCES DISPONIBLES

Make	Model Year	Vehicle number
Cadillac	1958	714
"	1960	710
"	1960	715
"	1961	707
"	1961	716
"	1962	718
"	1963	717
"	1965	720
"	1965	723
"	1965	722
Mercury	1969	721

Marque	Année	Numéro du véhicule
Cadillac	1958	714
"	1960	710
"	1960	715
"	1961	707
"	1961	716
"	1962	718
"	1963	717
"	1965	720
"	1965	723
"	1965	722
Mercury	1969	721

Montreal, Que.

Montréal (P.Q.)

December 1, 1969

Le 1^{er} décembre 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

SIX PASSENGER LIMOUSINES ASSIGNED TO AIRPORT SERVICE

LIMOUSINES DE SIX PASSAGERS DESSERVANT L'AÉROPORT

Make	Model Year	Vehicle number
Cadillac	1967	905
"	1967	910
"	1967	911
"	1967	908
"	1967	907
"	1968	904
"	1968	930
"	1968	928
"	1968	927
"	1969	906
"	1969	938

Marque	Année	Numéro du véhicule
Cadillac	1967	905
"	1967	910
"	1967	911
"	1967	908
"	1967	907
"	1968	904
"	1968	930
"	1968	928
"	1968	927
"	1969	906
"	1969	938

Montreal, Que.

Montréal (P.Q.)

December 1, 1969

Le 1^{er} décembre 1969

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

MURRAY HILL LIMOUSINE SERVICE LTD.

FOUR PASSENGER CARS ASSIGNED TO AIRPORT SERVICE

VOITURES DE QUATRE PASSAGERS DESSERVANT L'AÉROPORT

Make	Model Year	Vehicle number
Meteor	1970	022
"	"	064
"	"	085
"	"	086

Marque	année	Numéro du véhicule
Meteor	1970	022
"	"	064
"	"	085
"	"	086

Make	Model Year	Vehicle number	Marque	Année	Numéro du véhicule
"	"	090	"	"	090
"	"	631	"	"	631
"	"	633	"	"	633
"	"	636	"	"	636
"	"	637	"	"	637
"	"	638	"	"	638
"	"	635	"	"	635
"	"	634	"	"	634
"	"	801	"	"	801
"	"	802	"	"	802
"	"	803	"	"	803
"	"	804	"	"	804
"	"	805	"	"	805
"	"	806	"	"	806
"	"	807	"	"	807
"	"	808	"	"	808
"	"	809	"	"	809
"	"	810	"	"	810
"	"	811	"	"	811
"	"	812	"	"	812
"	"	813	"	"	813
"	"	814	"	"	814
"	"	816	"	"	816
"	"	818	"	"	818
"	"	819	"	"	819
"	"	820	"	"	820
"	"	821	"	"	821
"	"	822	"	"	822
"	"	823	"	"	823
"	"	824	"	"	824
"	"	826	"	"	826
"	"	827	"	"	827
"	"	828	"	"	828
"	"	829	"	"	829
"	"	830	"	"	830
"	"	831	"	"	831
"	"	832	"	"	832
"	"	833	"	"	833
"	"	834	"	"	834
"	"	835	"	"	835
"	"	836	"	"	836
"	"	837	"	"	837
"	"	838	"	"	838
"	"	840	"	"	840
"	"	841	"	"	841
"	"	843	"	"	843
"	"	844	"	"	844
"	"	845	"	"	845
"	"	846	"	"	846
"	"	847	"	"	847

Make	Model Year	Vehicle number	Marque	Année	Numéro du véhicule
"	"	848	"	"	848
"	"	849	"	"	849
"	"	850	"	"	850
"	"	851	"	"	851
"	"	852	"	"	852
"	"	853	"	"	853
"	"	854	"	"	854
"	"	855	"	"	855
"	"	856	"	"	856
"	"	858	"	"	858
"	"	861	"	"	861
"	"	862	"	"	862
"	"	863	"	"	863
"	"	864	"	"	864
"	"	865	"	"	865
"	"	866	"	"	866
"	"	867	"	"	867
"	"	868	"	"	868
"	"	869	"	"	869
"	"	870	"	"	870
"	"	874	"	"	874
"	"	875	"	"	875
"	"	876	"	"	876
"	"	879	"	"	879
"	"	880	"	"	880
"	"	881	"	"	881
"	"	883	"	"	883
"	"	884	"	"	884
"	"	885	"	"	885
"	"	886	"	"	886
"	"	887	"	"	887
"	"	889	"	"	889
"	"	891	"	"	891
"	"	892	"	"	892
"	"	893	"	"	893
"	"	894	"	"	894
"	"	895	"	"	895
"	"	897	"	"	897
"	"	899	"	"	899
"	"	900	"	"	900
"	"	901	"	"	901
"	"	902	"	"	902
"	"	903	"	"	903
"	"	951	"	"	951
"	"	952	"	"	952
"	"	953	"	"	953
"	"	954	"	"	954
"	"	955	"	"	955
"	"	956	"	"	956
"	"	958	"	"	958
"	"	944	"	"	944
"	"	994	"	"	994

NUMBER 2

Effective October 1st, 1968

Fifth Revised Page 1

AIRPORT GROUND TRANSPORTATION
RATES

Section C

One-way rates applicable to individual passengers using the regular scheduled motor coach services between Montreal International Airport and such City Terminals in Montreal as may from time to time be designated.

ONE-WAY CHARGES

Adults—12 years of age and over	\$1.75
Children—2 years of age or over 2 years of age but under 12 years	\$.90
Children—under 2 years of age	Free.

Passengers picked up and discharged at the following Hotels: Queen Elizabeth, Sheraton Mount Royal, Windsor Hotel, Sheraton Laurention, Chateau Champlain, Hotel Bonaventure.

The Airport Motor Coach Service operates on 15 minute schedule.

Special Chauffeur-Driven Sedan and
Limousine Services:

Airport to City Hotels Listed above	3 pass.	4 pass.	6 pass.
Sedan	6.50	8.00	
"Cadillac" Air-Conditioned			16.00

MURRAY HILL LIMOUSINE AND
MOTORCOACH SERVICES

Effective October 1st, 1968

7th Revised Page 3

SPECIAL PASSENGER VEHICLE
AIRPORT RATES

Section C

MUNICIPALITIES
Island of Montreal

Tariff rates for the use of chauffeur-driven pleasure vehicles within the meaning of subsection C, Section 1, Article 7 of the Highway Code.

BETWEEN Montreal International Airport and the following Municipalities or Zones.

NUMÉRO 2

En vigueur à partir du 1^{er} octobre 19685^e édition révisée p. 1TARIF DES TRANSPORTS DE SURFACE
À L'AÉROPORT

Section C

Tarif aller pour les passagers empruntant seuls les autobus réguliers faisant la navette entre l'aéroport international de Montréal et les terminus de la cité de Montréal que la Compagnie déterminera de temps à autre.

Tarif Aller

Adultes, 12 ans et plus	\$1.75
Enfants, 2 ans et plus jusqu'à 12 ans	.90
Enfants, en dessous de 2 ans, parcours gratuit	

Les autobus desservent les hôtels suivants: Reine-Élisabeth, Sheraton Mont Royal, Hôtel Windsor, Le Sheraton Laurentien, Château Champlain, Hôtel Bonaventure.

Les autobus se succèdent à quinze minutes d'intervalle.

Services spéciaux de voitures sedan et
limousines avec chauffeurs.

De l'aéroport aux hôtels indiqués plus haut:

	3	4	6
	passagers	passagers	passagers
Sedan	6.50	8.00	
Cadillac climatisée			16.00

MURRAY HILL LIMOUSINE AND
MOTORCOACH SERVICESEn vigueur à partir du 1^{er} octobre 19687^e édition révisée p. 3TARIF SPÉCIAL DES VÉHICULES
PRENANT DES PASSAGERS
À L'AÉROPORT

Section C

MUNICIPALITÉS
Île de Montréal

Tarif des véhicules de plaisir conduits par un chauffeur établis en vertu de l'alinéa C, paragraphe 1, article 7 du Code de la route.

Entre l'aéroport international de Montréal et les municipalités ou zones suivantes:

Between Montreal International Airport and	Zone Rate Maximum		Entre l'Aéroport International de Montréal et	Tarif maximum de la zone	
	1 to 4	5 to 6		1 à 4 pass.	5 à 6 pass.
	pass.	pass.			
Ahuntsic East	\$ 6.75	\$10.00	Ahuntsic Est	\$ 6.75	\$10.00
Ahuntsic West	5.75	8.00	Ahuntsic Ouest	5.75	8.00
Baie d'Urfe	4.75	6.50	Baie d'Urfé	4.75	6.50
Beaconsfield	3.50	5.10	Beaconsfield	3.50	5.10
Beaurepaire	3.75	5.50	Beaurepaire	3.75	5.50
Bordeaux	5.75	8.00	Bordeaux	5.75	8.00
Blue Bonnets	4.25	5.85	Blue Bonnets	4.25	5.85
Cartierville	5.75	8.00	Cartierville	5.75	8.00
Cote St. Paul	5.75	8.00	Côte St-Paul	5.75	8.00
Cote de Liesse Rd.:			Chemin Côte de Liesse:		
Airport to 55th Ave.	1.50	2.00	Aéroport à la 55 ^e Ave	1.50	2.00
55th Ave. to C.P. Ry.			55 ^e Ave au service route-		
Piggy Back	1.75	2.50	rail de CP rail	1.75	2.50
C.P. Ry. Piggy Back to			Service route-rail de CP		
Holiday Inn	2.50	3.75	rail au Holiday Inn	2.50	3.75
Holiday Inn to Decarie Blvd.	3.25	4.75	Holiday Inn au boulevard		
			Décarie	3.25	4.75
Cote St. Luc	5.25	7.25	Côte St-Luc	5.25	7.25
Cote des Neiges (area)	5.25	7.25	Côte-des-Neiges (région)	5.25	7.25
Dorval (CN Station)	1.25	1.75	Dorval (gare CN)	1.25	1.75
Dorval City	1.50	2.00	Dorval	1.50	2.00
Dollard des Ormeaux	4.50	6.25	Dollard des Ormeaux	4.50	6.25
Hampstead	5.25	7.25	Hampstead	5.25	7.25
Kirkland	4.25	5.85	Kirkland	4.25	5.85
Lakeside	2.50	3.75	Lakeside	2.50	3.75
Lakeside Heights	3.00	4.50	Lakeside Heights	3.00	4.50
Lachine			Lachine		
to 40th Ave.	2.00	2.85	Jusqu'à la 40 ^e Ave	2.00	2.85
to 18th Ave.	2.50	3.75	Jusqu'à la 18 ^e Ave	2.50	3.75
			Jusqu'aux limites de la		
to City Limits	3.00	4.50	ville	3.00	4.50
Montreal North	8.75	12.15	Montréal-Nord	8.75	12.15
Montreal City Zones			Montréal—zones urbaines		
Papineau to Pie IX	7.75	10.75	Papineau à Pie IX	7.75	10.75
Pie IX to Mt. St. Leon	8.75	12.15	Pie IX au Mt St-Léon	8.75	12.15
Mt. St. Leon to Geo. V	9.75	13.50	Mt St-Léon à Geo. V	9.75	13.50
Geo. V to Broadway	10.75	14.95	Geo. V à Broadway	10.75	14.95
Broadway to 32nd Ave.			Broadway à la 32 ^e Ave		
(Pointe-aux-Trembles)	11.75	16.25	(Pointe-aux-Trem-		
			bles)	11.75	16.25
32 Ave. (P.A.T.) to B. de L.	13.25	18.50	32 ^e Ave (Pte-aux-T.) à		
Outremont	5.25	7.25	B. de L.	13.25	18.50
Pine Beach (area)	1.75	2.50	Outremont	5.25	7.25
Pierrefonds West	6.25	8.75	Pine Beach (région)	1.75	2.50
Pierrefonds Central	4.75	6.50	Pierrefonds Ouest	6.25	8.75
Pierrefonds East	4.50	6.25	Pierrefonds Central	4.75	6.50
Pointe Claire	3.00	4.50	Pierrefonds Est	4.50	6.25
Pointe St. Charles	5.75	8.00	Pointe-Claire	3.00	4.50
Roxboro	4.50	6.25	Pointe St-Charles	5.75	8.00
St. Anne de Bellevue	5.75	8.00	Roxboro	4.50	6.25
Saraguay	4.50	6.25	St-Anne de Bellevue	5.75	8.00
			Saraguay	4.50	6.25

	Zone Rate Maximum			Tarif maximum de la zone	
	1 to 4 pass.	5 to 6 pass.		1 à 4 pass.	5 à 6 pass.
Senneville-S. of Trans-Canada	6.25	8.75	Senneville—au sud de la route Transcanadienne	6.25	8.75
Senneville-N. of Trans-Canada	6.75	9.25	Senneville—au nord de la route Transcanadienne	6.75	9.25
Snowdon (area)	5.25	7.25	Snowdon (région)	5.25	7.25
Strathmore	2.00	2.85	Strathmore	2.00	2.85
Ste. Genevieve	4.75	6.50	Ste-Geneviève	4.75	6.50
Town of Mt. Royal	4.25	5.85	Ville de Mont-Royal	4.25	5.85
Tétraultville	9.75	13.50	Tétraultville	9.75	13.50
Valois	2.25	3.75	Valois	2.25	3.75
Verdun	5.75	8.00	Verdun	5.75	8.00
Ville Emard	5.75	8.00	Ville Émard	5.75	8.00
Ville LaSalle	4.75	6.50	Ville LaSalle	4.75	6.50
Ville d'Anjou	9.75	13.50	Ville d'Anjou	9.75	13.50
Ville St. Laurent	4.25	5.85	Ville St-Laurent	4.25	5.85
Ville St. Michel	7.75	10.75	Ville St-Michel	7.75	10.75
Ville St. Pierre	3.75	5.50	Ville St-Pierre	3.75	5.50

MURRAY HILL LIMOUSINE AND
MOTORCOACH SERVICES

Effective October 1st 1968
7th Revised Page 3A

SPECIAL PASSENGER VEHICLE
AIRPORT RATES

Section C
MUNICIPALITIES
Island of Montreal

Tariff rates for the use of chauffeur-driven
vehicles within the meaning of
sub-section C, Section 1, Article 7 of the Highway
Code.

BETWEEN Montreal International Airport
and the following Montreal Municipalities or
Zones.

BETWEEN
MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT
AND CENTRAL MONTREAL ZONES

	Zone Rates Maximum			
	1 to 3 pass.	4 pass.	5 pass.	6 pass.
Montreal West	4.25	5.75	7.00	8.00
Notre Dame de Grace	5.25	6.75	8.00	9.00
Westmount	5.25	6.75	8.00	9.00
Montreal City				
Atwater to St Law.				
Blvd.	6.50	8.00	9.25	12.00
St. Law. Blvd. to Papineau	6.75	8.25	9.50	10.50

MURRAY HILL LIMOUSINE AND
MOTORCOACH SERVICES

En vigueur le 1^{er} octobre 1968
7ième édition révisée p. 3A

TARIF SPÉCIAL DES VÉHICULES
PRENANT DES PASSAGERS
À L'AÉROPORT

Section C
MUNICIPALITÉS
Île de Montréal

Tarif des véhicules de plaisir conduits par
un chauffeur conformément à l'alinéa C
paragraphe I article 7 du Code de la route

ENTRE
L'AÉROPORT INTERNATIONAL
DE MONTRÉAL ET
LES MUNICIPALITÉS OU ZONES DE
MONTRÉAL

	Tarif maximum de la zone			
	1 à 3 pass.	4 pass.	5 pass.	6 pass.
Montréal-Ouest	4.25	5.75	7.00	8.00
Notre-Dame-de- Grâce	5.25	6.75	8.00	9.00
Westmount	5.25	6.75	8.00	9.00
Cité de Montréal				
Atwater au boul. St-Laurent .	6.50	8.00	9.25	12.00
Boul. St-Laurent à Papineau .	6.75	8.25	9.50	10.50

Special Passenger Vehicle Airport Rates to Points Beyond the Island of Montreal

The following tariff rates will apply for the use of chauffeur-driven pleasure vehicles not registered as taxis or delivery cars, between the Montreal International Airport and points beyond the Island of Montreal in the Province of Quebec.

Maximum 4 pass. .35¢ per mile or \$5.00 per hr.

Maximum 6 pass. .45¢ per mile or \$8.00 per hr.

Extra charge for Autoroute & Bridge Tolls.

MURRAY HILL LIMOUSINE AND MOTORCOACH SERVICES

NUMBER 3

Scheduled Services Between

MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT
and
CITY OF MONTREAL

These scheduled services operate every fifteen minutes between airport and city terminals, listed below, from 5:00 a.m. until 12:35 p.m.

AIRPORT TO CITY— ONE WAY FARE \$1.75

- 1st STOP—QUEEN ELIZABETH HOTEL
- 2nd STOP—MOUNT ROYAL HOTEL
- 3rd STOP—WINDSOR HOTEL
- 4th STOP—LAURENTIEN HOTEL
- 5th STOP—CHATEAU CHAMPLAIN
- 6th STOP—BONAVENTURE HOTEL
- 7th STOP—BUS TERMINUS
- 8th STOP—R.R. STATIONS

NUMBER 5

The Montreal Star

Monday, February 10, 1969

2,500 PASSENGERS DIVERTED FROM N.Y.

Montreal area hotels and motels were called upon to provide emergency accommodation for more than 2,500 airline passengers who landed here on diverted flights from overseas because of the New York blizzard.

A spokesman for General Aviation, which normally handles unscheduled arrivals for servicing and for accommodating passengers, said last night they actually had 22 aircraft on the ground.

More landed during the night but a large number of other aircraft were diverted to

TARIF SPÉCIAL DES VÉHICULES PRENANT DES PASSAGERS À L'AÉROPORT ET LES CONDUISANT EN DEHORS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Le tarif suivant s'applique aux véhicules de plaisir conduits par un chauffeur qui ne sont pas enregistrés comme taxis ou voitures de livraison entre l'aéroport international de Montréal et les endroits situés en dehors de l'île de Montréal dans la province de Québec.

Maximum 4 passagers

35 cents par mille ou \$5.00 l'heure

Maximum 6 passagers

45 cents par mille ou \$8.00 l'heure

Frais supplémentaires pour les autoroutes ou ponts à péage.

NUMÉRO 3

SERVICE DE TRANSPORT DES PASSAGERS ENTRE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL ET LA VILLE DE MONTRÉAL

Service régulier toutes les quinze minutes entre l'aérogare et les terminus de la cité de Montréal indiqués ci-dessous, de 5 heures du matin à 12 heures 35 du soir.

TRAJET ENTRE L'AÉROPORT ET LA VILLE: VOYAGE ALLER \$1.75

- 1^{er} ARRÊT HÔTEL REINE-ÉLISABETH
- 2^e ARRÊT HÔTEL MONT-ROYAL
- 3^e ARRÊT HÔTEL WINDSOR
- 4^e ARRÊT HÔTEL LAURENTIEN
- 5^e ARRÊT CHÂTEAU CHAMPLAIN
- 6^e ARRÊT HÔTEL BONAVENTURE
- 7^e ARRÊT TERMINUS DES AUTOBUS
- 8^e ARRÊT GARES

NUMÉRO 5

The Montreal Star

Le lundi 10 février 1969

2,500 PASSAGERS

DÉTournÉS DE NEW YORK

Les hôtels et motels de la région de Montréal ont dû héberger plus de 2,500 passagers aériens revenant d'outre-mer dont les avions avaient été déroutés à cause du blizzard qui soufflait sur New York.

Un porte-parole de General Aviation, compagnie qui assure le service et le logement aux passagers des avions qui n'avaient pas été prévus, a dit hier soir que 22 avions étaient au sol.

D'autres avions ont atterri pendant la nuit, mais un grand nombre furent déroutés vers

ther airports where facilities were adequate to handle the big jets.

As a result of the snowstorm which hit the east coast yesterday and early today Kennedy International Airport at New York and Logan International Airport at Boston were both shut since yesterday.

Planes disrupted

The storm has caused major disruptions in all scheduled international flights in and out of New York and has resulted in the cancellation of Air Canada flights to New York and similar flights to the large cities on the east coast by Northeast Airlines and Eastern Airlines.

Similarly, Air Canada's flights to the Maritimes have been cancelled since the storm moved up from the eastern seaboard of the U.S. into Canada's east coast area.

Late yesterday afternoon and during the night, big jets from all parts of Europe began landing at Dorval. Since it was obvious that the snowstorm at JFK would continue, arrangements were made by the airlines to provide accommodation so the passengers could "sit it out".

Meanwhile, Mayor Jean Drapeau today offered to send snow removal equipment to New York "as a gesture of help and friendship."

In a telegram to New York Mayor John Lindsay, Mr. Drapeau extended "our deepest sympathy to the residents of New York."

The Gazette

Monday, February 10, 1969

Jets diverted here

Snow paralyzes N.Y.

At least 30 jetliners bound for New York City were diverted to the Montreal International Airport yesterday as a severe snow storm hit the eastern United States.

New York City was virtually paralysed and a snow emergency was declared. The weather bureau predicted up to 14 inches.

Public schools were ordered closed today. The Long Island Rail Road temporarily suspended all service and warned commuters not to try to take the train this morning.

Snow covered cars, abandoned early in the storm, and clogged parkways throughout the metropolitan area.

d'autres aéroports, dont les installations peuvent accommoder de grands avions à réaction.

À la suite de la tempête de neige qui a frappé la côte Atlantique hier et tôt ce matin, l'aéroport international Kennedy de New York et l'aéroport international Logan de Boston sont fermés depuis hier.

Changements d'horaire

La tempête a occasionné des changements majeurs dans tous les vols internationaux à partir et à destination de New York, ce qui a provoqué l'annulation des vols d'Air Canada en direction de New York et d'autres vols de la Northeast Airlines et de la Eastern Airlines en direction des grandes villes de la côte Atlantique.

Les vols d'Air Canada vers les Maritimes ont aussi été annulés étant donné que la tempête s'est déplacée de la côte Atlantique des États-Unis vers celle du Canada.

Vers la fin de l'après-midi hier et pendant la nuit, des avions à réaction en provenance d'Europe ont commencé à atterrir à Dorval. Quand il a été évident que la tempête de neige à l'aéroport Kennedy n'était pas sur le point de cesser, les lignes aériennes ont pris des dispositions afin d'héberger les passagers qui devraient attendre la fin de la tempête.

Entre-temps, le maire Jean Drapeau en signe d'amitié a offert aujourd'hui d'envoyer du matériel afin de débayer la neige à New York.

Dans un télégramme qu'il faisait parvenir à M. John Lindsay, maire de New York, M. Drapeau exprimait la sympathie de la ville de Montréal aux résidents de New York.

The Gazette

Le lundi 10 février 1969

Des avions à réaction
déroutés vers Montréal

La neige paralyse New York

Au moins 30 avions à réaction à destination de New York ont été déroutés vers l'aéroport international de Montréal hier à la suite d'une grave tempête de neige qui s'est abattue sur l'est des États-Unis.

La ville de New York a été pratiquement paralysée et la situation a été considérée comme critique. Le bureau météorologique prévoit jusqu'à 14 pouces de neige.

Les écoles sont fermées aujourd'hui. Les services du Long Island Rail Road a été interrompus temporairement et la compagnie a averti les passagers qu'ils ne pourraient se rendre en ville ce matin.

La neige recouvre les voitures, abandonnées au début de la tempête et bloque les autoroutes de la région métropolitaine.

An estimated 6,000 people were stranded at Kennedy Airport. A spokesman said the airport was not expected to reopen until 8 this morning.

Environ 6,000 personnes sont immobilisées à l'aéroport Kennedy. Un porte-parole de l'aéroport a déclaré qu'il était très peu probable que l'aéroport soit rouvert avant 8 heures ce matin.

AIR CANADA

Airport Passenger Office
Dorval, November 19, 1969

Dear Mr. Perry:
Vice-President—Sales
Murray Hill Limousine Service Ltd.
P.O. Box 1596
Montreal 101, P.Q.

Dear Mr. Perry:

I would like to convey our appreciation to your dispatchers on duty November 5th for their prompt and efficient attention to our sudden requirements during a period of highly irregular operations.

On that date, the weather in the Ottawa area was marginal, creating some doubts in the operation of our flights to Ottawa.

Throughout the entire morning, the situation was such that some flights were cancelled on very short notice. This, of course, caused problems in allowing us very little time to arrange alternate means of transportation by bus through your dispatchers.

Nevertheless, despite a rather difficult situation, we were provided with a total of five busses within forty-five minutes. This resulted in minimizing the inconvenience to our passengers under trying circumstances.

Again, many thanks for your assistance and cooperation.

Sincerely,
J. F. Dozois
Airport Passenger Office Manager

EASTERN

November 10, 1969

Mr. R. G. Perry,
Vice-President—Sales,
Murray Hill Limousine Service Ltd.,
P.O. Box 1596, Montreal 101, P.Q.

Dear Mr. Perry:

I realize of course that the current controversy whether Murray Hill should be allowed to continue the Montreal Airport limousine service on a monopolistic basis, is an old one, which has bothered a number of people for many years.

I personally am in principal against any form of Monopoly, but in this particular case,

AIR CANADA

Service des passagers
Dorval, 19 novembre 1969

Monsieur R. G. Perry,
Vice-président—Ventes
Murray Hill Limousine Service Ltd.
Case postale 1596
Montréal 101 (P.Q.)

Monsieur Perry,

J'aimerais féliciter les répartiteurs de service le 5 novembre pour la rapidité et l'efficacité avec laquelle ils ont pu satisfaire nos besoins inattendus pendant une période de travail tout à fait régulière.

Le 5 en effet, les conditions atmosphériques de la région d'Ottawa étaient très mauvaises de sorte qu'il nous était impossible de prévoir quels seraient les avions qui pourraient s'y rendre.

Pendant toute la matinée, la situation était telle que certains vols ont été annulés à très courte échéance. Cela occasionna évidemment des problèmes, étant donné que nous avions très peu de temps pour prévoir d'autres moyens de transport par bus, dont se sont chargés vos répartiteurs.

Cependant, en dépit d'une situation assez difficile, vous nous avez fourni cinq autobus dans l'espace de quarante-cinq minutes. Cela grandement contribué à réduire les inconvénients dont nos passagers ont eu à souffrir.

Je vous remercie encore une fois pour votre aide et votre collaboration.

Veuillez agréer monsieur l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur du bureau des passagers,
J. F. Dozois

EASTERN

Le 10 novembre 1969

M. R. G. Perry,
Vice-président—Ventes
Murray Hill Limousine Service Ltd.
Boîte postale 1596, Montréal 101 P.Q.

Monsieur Perry:

Je me rends compte que la controverse à savoir si la Murray Hill devrait conserver le monopole du service de limousines de l'aéroport de Montréal ne date pas d'hier et que de nombreuses personnes se sont penchées sur cette question depuis longtemps.

Personnellement, je suis contre toute forme de monopole; cependant dans ce cas partici-

must agree that the present service as offered by Murray Hill, is in the interest of all passengers, and reliable, courteous and efficient.

Both the bus-service and the special-car service are available throughout the day and night, and moreover the equipment used is clean and reliable.

I do not believe that to abolish this service and to throw it open to anyone, would be in the interest of passengers using the Montreal airport facilities as at critical times not sufficient cars or taxi cabs might be available to serve the public. In this respect, I must say that your company has improved its services a great deal, compared to the situation of approximately ten years ago, when it was at times, difficult to obtain a special car for transportation outside the area normally served by the limousines.

Sincerely yours,

N. G. Dykstra,
Regional Director—Canada

NE—NORTHEAST

4333 St. Catherine Street W.,
Montreal 215, P.Q., Canada

November 11, 1969

Mr. R. G. Perry,
Vice President — Sales,
Murray Hill Limousine Service Ltd.,
P.O. Box 1596,
Montreal 101, P.Q.
Dear Mr. Perry:

I would like to take this opportunity to express our sincere thanks for the high class of service Murray Hill has rendered the customers of this airline.

Your operation has been dependable regardless of the hour day or night. Your drivers and dispatchers are most courteous and we know that you will operate however foul the weather may be. When back-up ground transportation has been required, it has been immediately available.

All in all, you have rendered a service to the Northeast of which you can be most proud.

Yours very truly,

Northeast Airlines Inc.
H. J. Canvin,
Director—Canada

lier je dois reconnaître que le service actuel fourni par la Murray Hill est dans l'intérêt de tous, que son service est fiable, que ses chauffeurs sont courtois et accomplissent bien leur travail.

Le service d'autobus ainsi que de voitures spéciales sont à la disposition du voyageur jour et nuit et les voitures sont propres et en bon état.

Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt des passagers qui utilisent l'aéroport de Montréal d'abolir ce service et de permettre à toutes les compagnies de desservir l'aéroport, étant donné qu'à certains moments il pourrait ne pas y avoir suffisamment de voitures et de taxis pour desservir les voyageurs. À cet égard, je dois dire que votre compagnie a amélioré nettement le service par rapport à il y a dix ans, quand il était parfois difficile d'obtenir une voiture spéciale pour se rendre dans des régions qui étaient normalement desservies par les limousines.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués,

Le Directeur régional,
N. G. Dykstra

NORTHEAST

4333 St. Catherine Street W.,
Montreal 215, P.Q., Canada.

le 11 novembre 1969

Monsieur R. G. Perry
Vice-président—Ventes
Murray Hill Limousine Service Ltd
Boîte postale 1596
Montréal 101; P.Q.
Monsieur Perry,

J'aimerais saisir l'occasion de vous exprimer mes sincères remerciements pour la haute qualité du service que la compagnie Murray Hill a offert aux voyageurs de notre ligne aérienne.

De jour ou de nuit, nous avons toujours pu nous fier à votre compagnie. Vos chauffeurs et répartiteurs sont très courtois et nous savons qu'ils seront de service quelles que soient les conditions atmosphériques. Quand le transport terrestre supplémentaire était nécessaire, vous en avez fourni immédiatement.

Vous avez toujours rendu service à notre compagnie et vous pouvez en être fier.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués,

le Directeur pour le Canada
de Northeast Airlines Inc.
H. J. Canvin

NUMBER 6

Canada
Province de Québec
District de Montréal
Cause n° 4817 (1956)

Cité de Montréal

vs

Murray Hill Limousine Service Limited

JUGEMENT

Le 12 mars 1956, la Cité de Montréal obtenait l'émission d'une plainte, contre la corporation intimée dans les termes ci-après:

"Whereas on the twenty-second day of February 1956 at the said City, you did contravene By-law number 1862 of the said City of Montreal and notably article 2 of paragraph A, section 60 of paragraph (aa) as amended by By-law 2225, to wit: by utilizing a vehicle, to wit: an automobile for hire, Chrysler, bearing Provincial license 15-033/55, within the limits of the City of Montreal, to wit: from the Sheraton Mount Royal Hotel to Dorval Airport, without having previously applied for and obtained from the Director of Finance a permit to such effect and paid to the said Director the amount respectively appearing opposite the operation subject to a permit, to wit, \$162.00".

La preuve de la poursuite se résume comme suit: le 22 février 1956, Jean Savaria, constable de la cité de Montréal, accompagné de trois autres personnes, aurait pris place dans une voiture appartenant à l'intimée, à l'hôtel Mont-Royal pour se faire conduire à l'aéroport de Dorval et aurait payé au préposé de l'intimée la somme de \$1.25 par personne, rendu à l'aéroport.

La plainte telle que rédigée comporte une contradiction qui saute aux yeux, lorsqu'elle énonce que l'offense aurait été commise «dans les limites de la Cité de Montréal, à savoir de l'hôtel Mont-Royal à l'aéroport de Dorval.» Cette contradiction serait suffisante pour que la plainte soit rejetée.

La défense a établi, tant par preuve testimoniale que par preuve documentaire produite au dossier, que l'intimée, à la date de la plainte, possédait un permis, en vertu d'une ordonnance rendue par la Régie des Transports, exhibit D-3, l'autorisant à faire le transport en commun de plusieurs hôtels de Montréal à l'aéroport de Dorval, aller-retour.

Les pouvoirs que la Cité de Montréal peut exercer en vertu de la Charte et en particulier en vertu des articles qui font la base de la présente plainte sont des pouvoirs délégués par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil. La

NUMÉRO 6

Canada
Province of Quebec
District of Montreal
Case No 4817 (1956)

City of Montreal

vs

Murray Hill Limousine Service Limited

JUDGEMENT

On March 12th 1956, the City of Montreal secured the issue of a complaint accused the respondent corporation in the following terms:

«Attendu que le vingt-deuxième jour de février 1956 dans ladite cité vous avez enfreint le règlement no 1862 de ladite cité de Montréal et notamment l'article du paragraphe A, section 60 du paragraphe (aa) tel qu'il a été amendé par le règlement 2225, à savoir: en se servant d'un véhicule, à savoir une automobile de location, de marque Chrysler, portant la plaque d'immatriculation 15-033/55, l'intérieur des limites de la cité de Montréal, à savoir: de l'hôtel Sheraton Mount Royal à l'aéroport de Dorval, sans avoir auparavant demandé ni obtenu du directeur des finances un permis à cet effet ni payé audit directeur le montant qui figure vis-à-vis de la fonction qui fait l'objet d'un permis, à savoir, \$162.00».

The evidence for the prosecution can be summarized as follows: On February 22, 1956, Jean Savaria, a constable of the City of Montreal, accompanied by three other persons, entered a car belonging to the respondent, at the Mount Royal Hotel, to be driven to Dorval Airport and paid the employee of the respondent the sum of \$1.25 per person upon arrival at the Airport.

The action in its present terms, shows a obvious contradiction in stating that the offence was committed "within the limits of the City of Montreal, to wit: From the Mount Royal Hotel to Dorval Airport". This contradiction would motivate the rejection of the complaint.

The defence proved by testimony as well as by document any proof produced in the files, that at the time of the offense, the respondent held a permit issued under the order of the Transport Board, exhibit D-3, granting authority to provide public transportation back and forth between several Montreal hotels and Dorval Airport.

The powers granted the City of Montreal under charter, more particularly under the sections on which this action is based, are powers delegated by the Lieutenant Governor-in-Council. The Transport Board also

Régie des Transports détient également ses pouvoirs du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, en vertu de la Loi 13 George VI, chapitre 21 et ses amendements.

La Régie des Transports, en accordant le permis D-3, à la suite d'une ordonnance rendue suivant la Loi précitée, comporte un cas d'exception aux pouvoirs que la Cité de Montréal possède par délégation en vertu de la Charte.

Pour ces motifs, la plainte est rejetée sans frais.

Montréal, le 29 novembre 1957
Juge de la Cour Municipale
de la Cité de Montréal

NUMBER 9

The New York Times
Wednesday, August 27, 1969
HOTEL-TO-AIRPORT
BUSES PLANNED

New Service Is Set to Begin a Week From Monday

By FARNSWORTH FOWLE

The Carey Transportation Company has obtained city franchises for new bus loop routes linking Manhattan's upper-midtown hotel district with the four Port of New York Authority airports—Kennedy International, La Guardia, Newark and Teterboro.

Bart F. Heaney, executive vice president of Carey, said yesterday that the new services would start a week from next Monday.

From Kennedy and La Guardia, the new bus routes, which are in addition to the continuing Carey franchises to the East Side Airlines Terminal, will use the Queensboro Bridge at East 60th Street.

From the New Jersey airports, the existing Teterboro service will be extended. At the West Side Airline Terminal, Carey will pick up additional passengers from its more frequent Newark service.

The East Side and West Side loops will have one stop in common—at the New York Hilton, on 53rd Street west of Avenue of the Americas. The New Jersey service then loops back to the West Side Airlines Terminal to pick up other westbound passengers.

holds its powers from the Lieutenant Governor-in-Council, under Act 13 George VI, Chapter 21 and amendments.

The Board of Transport, in granting permit D-3 in accordance with an order issued under the aforementioned Act, provides for an exception to the powers held by the City of Montreal delegated under the Charter.

On these grounds, the complaint is rejected without costs.

Montreal, November 29, 1957
Judge of the Municipal Court
of the City of Montreal

NUMÉRO 9

Le New York Times,
le mercredi 27 août 1969

UN AUTRE
SERVICE D'AUTOBUS
DES HÔTELS À L'AÉROPORT

Un autre service est prévu
pour lundi en quinze.

La compagnie Carey Transportation a obtenu de la cité de New York une concession pour son nouveau service d'autobus reliant le quartier des hôtels de la haute-ville de Manhattan avec les quatre aéroports de l'administration du Port de New York: l'aéroport international Kennedy, l'aéroport de La Guardia, celui de Newark et celui de Peterboro.

Le vice-président exécutif de la compagnie Carey, M. Bart F. Heaney, a dit hier que le nouveau service commencerait dans une semaine à partir de lundi.

A partir des aéroports Kennedy et La Guardia, les nouveaux itinéraires en plus de ceux dont la concession est déjà accordée à la compagnie Carey et qui desservent l'aérogare de East Side Airlines, passeront par le pont Queensboro à la hauteur de la 60ième Rue Est.

A partir des aéroports du New Jersey, les lignes actuelles desservant l'aéroport de Teterboro seront prolongées. A l'aérogare de la West Side Airlines, Carey prendra des passagers supplémentaires de l'aéroport Newark, où les services d'autobus sont plus fréquents.

Les itinéraires desservant les aérogares du West Side Airlines et de l'East Side Airlines auront un arrêt en commun au New York Hilton, de la 53° Rue à l'ouest de l'Avenue of the Americas. Le service du New Jersey fera ensuite un crochet en retournant dans la direction de l'aérogare de la West Side Airlines afin de prendre d'autres passagers en direction de l'ouest.

Hotel Stops Planned

The buses from Kennedy and La Guardia will stop first at the Plaza Hotel on Fifth Avenue south of 59th Street. After the New York Hilton they will stop at the Americana hotel, around the corner on Seventh Avenue; then at Rockefeller Plaza and at the Waldorf-Astoria Hotel on 50th Street before heading back to the Queensboro Bridge.

Mr. Heaney said the new routes from Kennedy and La Guardia would supplement its existing routes to and from the East Side Airlines Terminal, on First Avenue between 37th and 38th Streets.

Carey is currently in litigation with the Airline Terminal Corporations over a recent variation in these services. Buses from La Guardia have been coming out of the Queens-Mid-town Tunnel and making a Park Avenue loop to Grand Central Terminal before completing the journey at the Airlines Terminal.

"Since we started this route for buses from La Guardia, 85 or 90 per cent of our passengers have been getting off at Grand Central," said Mr. Heaney. "We're planning to have the buses to the East Side terminal from Kennedy make a stop at Grand Central starting Sept. 8."

The Airline Terminals Corporation contends that its contracts with Carey call for stopping first at the terminal. It is currently seeking an injunction in State Supreme Court to bar the preliminary stops at Grand Central.

Limousine Service Sued

In obtaining a city franchise to operate the hotel-district loops, the Carey company is seeking to absorb some of the traffic currently handled by airport-type stretch-limousines, carrying up to 15 passengers each from major hotels. It regards these limousines as operating "illegally" in the sense that they hold no franchise and operate on no set schedule.

The new hotel loops will operate on an hourly schedule and on a half-hourly schedule in the peak hours of 2 to 7 P.M., Mr. Heaney said.

From La Guardia, the fare will be \$1 more than the present \$1.50 to the East Side Airlines Terminal. From Newark and Teterboro, the hotel loop will be 50 cents above the present \$1.50 to the West Side Airlines Terminal. From further-out Kennedy, the hotel loop will cost \$3, compared with \$2 to the East Side terminal.

Les arrêts prévus aux hôtels.

Les autobus en provenance des aéroports Kennedy et La Guardia s'arrêteront d'abord au Plaza Hotel de la 5^e Avenue au sud de la 59^e Rue. Après New York Hilton, ils s'arrêteront à l'Americana Hotel au coin de la 7^e Avenue; puis au Rockefeller Plaza, puis au Waldorf-Astoria Hotel sur la 50^e Rue avant de reprendre le pont Queensboro.

M. Heaney a dit que les nouveaux itinéraires à partir des aéroports Kennedy et La Guardia seraient en supplément des itinéraires déjà existants desservant l'aérogare de l'East Side Airlines, à la 5^e Avenue entre les 37^e et 38^e Rues.

La Compagnie Carey est présentement en désaccord avec les compagnies de l'aérogare, au sujet d'un changement récent de ses services. Les autobus en provenance de La Guardia passaient par le tunnel Queens-Midtown et faisaient un détour par Park Avenue et le Grand Central Terminal avant de terminer son itinéraire à l'aérogare.

M. Heaney dit à ce sujet: «Depuis l'adoption de ce nouvel itinéraire à partir de La Guardia, 85 ou 90 p. 100 de nos passagers sont descendus à l'aérogare Grand Central. Nous pensons faire arrêter les autobus se rendant à l'aérogare de l'East Side Airlines en provenance de l'aéroport Kennedy à l'aéroport Grand Central à partir du 8 septembre.»

La Airline Terminals Corporation prétend que ses contrats avec la compagnie Carey prévoient un premier arrêt à l'aérogare. La compagnie essaie d'obtenir une injonction de la Cour suprême de l'État afin d'interdire aux autobus de s'arrêter d'abord à l'aéroport Grand Central.

Procès intenté au service de limousine

La compagnie Carey qui cherche à obtenir une concession de la ville afin de desservir les hôtels essaie d'absorber une partie des voyageurs que desservent actuellement les grandes limousines qui conduisent jusqu'à 15 passagers à partir des grands hôtels. La compagnie Carey estime que ces limousines font un commerce illégal en ce sens qu'elles n'ont pas de concessions et ne sont astreintes à aucun horaire. M. Heaney a déclaré que les autobus empruntant les nouveaux itinéraires rouleraient toutes les heures et toutes les demi-heures pendant les heures de pointe, de 2 à 7 heures de l'après-midi.

A partir de La Guardia, le prix actuel de \$1.50 sera majoré de \$1.00 à destination de l'aérogare de l'East Side Airlines. A partir des aéroports de Newark et de Teterboro, le prix actuel du billet qui est de \$1.50 à destination de l'aérogare de la West Side Airlines sera majoré de 50 cents pour le détour par les hôtels. A partir de l'aéroport Kennedy qui est

Present posted limousine fares in a midtown hotel are \$2.75 to La Guardia, \$3.25 to Kennedy and \$4 to Newark.

Mr. Heaney said that the buses serving the hotel loops would be equipped with two-way radios. If a driver sees that his bus is filling up at the New York Hilton, he will notify his terminal, which will dispatch a stand-by bus directly to serve customers at the Waldorf-Astoria, next stop on the route to Kennedy.

One minor experiment—the free crosstown shuttle service between the East Side and West Side Air Terminals—has been dropped because of lack of air-patronage, Mr. Heaney said. The temporary franchise lapsed this month and the company did not seek to renew it.

A spokesman for the bureau of franchises of the city's Board of Estimate noted that most persons using this shuttle were not airline passengers. Mr. Heaney said that passengers headed from one airport to another were using helicopter service rather than the longer and slower bus service.

Mr. Heaney doubted that the eventual opening of an express rail link between Kennedy and Manhattan would remove the need for the new bus routes. Passengers would use whichever is nearest to avoid the inconvenience of changing from one to another, he said.

"The average person is concerned with convenience, not price" he said.

le plus éloigné par rapport aux autres aéroports, ce détour par les hôtels coûtera \$3.00 comparé avec \$2.00 pour se rendre à l'aérogare de l'*East Side Airlines*.

Les tarifs actuels de limousines qui sont affichés dans un hôtel du centre de la ville sont de \$2.75 pour se rendre à La Guardia, \$3.25 pour se rendre à l'aéroport Kennedy et de \$4.00 pour se rendre à l'aéroport de Newark.

M. Heaney a déclaré que les autobus desservant les hôtels seraient équipés d'émetteurs-récepteurs. Un conducteur qui voit que son autobus se remplit de passagers à l'hôtel New York Hilton prévient son aérogare qui enverra un autre autobus immédiatement pour desservir les clients de l'hôtel Waldorf-Astoria, l'arrêt suivant de l'itinéraire en direction de l'aéroport Kennedy.

M. Heaney a déclaré qu'une petite expérience qui avait été tentée à été abandonnée à cause d'un manque de soutien de la part de l'administration de l'aéroport; il s'agit du service gratuit de navette à travers la ville entre les aérogares de l'Est et de l'Ouest. La concession temporaire a expiré ce mois-ci et la compagnie n'a pas cherché à se la voir octroyer de nouveau.

Un porte-parole du bureau de concession du comité d'appréciation de la ville avait remarqué que la plupart des personnes utilisant ses services de navette n'étaient pas des passagers des compagnies de navigation aérienne. M. Heaney a dit que les passagers qui se rendaient d'un aéroport à l'autre prenaient l'hélicoptère, qui offre un service beaucoup plus rapide que le service d'autobus.

M. Heaney ne croit pas que la mise en service d'une voie de chemin de fer reliant l'aéroport Kennedy et Manhattan éliminerait le besoin d'un nouveau parcours d'autobus. Les passagers, a-t-il dit, utilisent le moyen de transport le plus proche de leur point de départ afin d'éviter ou de changer de véhicules.

L'homme de la rue, a-t-il dit, s'inquiète de son confort et non du prix.

APPENDIX H

Brief Submitted to the Members of the
HOUSE OF COMMONS Parliamentary Com-
mittee on Transportation to the Dorval Inter-
national Airport in Montreal

Jointly Submitted by:

La Fédération Canadienne des As-
sociations Indépendantes (F.C.A.I.)
and
L'Association des chauffeurs de
l'Industrie du Taxi Inc. F.C.A.I.

Gentlemen,

I would like to draw your attention by this
brief to Montreal taxicab drivers and their
industry's problems.

As you probably know, there are in Mont-
real and the vicinity more than 20,000 people
who night and day operate cars called
taxicabs.

You are not unaware that a taxi driver's
life is not an easy one.

We are concerned at present with travellers'
transportation rights to Dorval Internation-
al Airport, a privilege given only to Murray
Hill Taxi Limousine.

On behalf of the Association which I repre-
sent and which has not less than 5,000 mem-
bers, we hereby ask that you do justice as
soon as possible in legalizing the transporta-
tion service, whatever the association.

Moreover, we ask that the agreements be
negotiated in the greatest harmony so that
the spectre of violence and death be
eliminated.

Thank you, gentlemen, for considering this
request since you represent here the highest
governmental authority. We know that in the
light of the past facts you will grant this
request for the common good of the
population.

Our Times hardly stand for discrimination
especially in the labour field.

Guy Vincent, President
Association des Chauffeurs
De L'Industrie du Taxi Inc. F.C.A.I.
Per: Signed Guy Vincent
Lucien Tremblay, President
Federation Canadienne des
Associations Indépendantes. (F.C.A.I.)

Outline of our Request

Taxi drivers are men who must be recog-
nized for the services which they supply to
the community.

APPENDICE «H»

Mémoire proposé aux membres du Comité
parlementaire de LA CHAMBRE DES COM-
MUNES sur les transports en surface à l'aéro-
gare internationale de Dorval à Montréal

Présenté conjointement par:

La Fédération canadienne des as-
sociations indépendantes (f.c.a.i.)
et
L'Association des chauffeurs de
l'industrie du taxi inc. F.C.A.I.

Messieurs,

Nous désirons attirer votre attention par la
présentation de ce mémoire sur les problèmes
des chauffeurs de taxi de Montréal et de son
industrie.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il existe à
Montréal et la banlieue plus de 20,000 hommes
qui à longueur de jour et de nuit, travaillent
sur les autos dites taxi.

Vous n'ignorez pas non plus, que ces
chauffeurs de taxi ne vivent pas une vie de
tout repos.

En ce qui nous touche présentement, ce
sont les droits du transport des voyageurs de
l'Aérogare International de Dorval, privilège
qui n'est accordé qu'à Murray Hill Taxi
Limousine.

Au nom des membres de l'Association que
je représente et qui ne compte pas moins de
cinq mille membres, il vous est demandé de
faire justice dans le plus bref délai en légali-
sant le service du transport quel que soit
l'Association.

De plus, il est demandé que les ententes
soient négociées dans l'harmonie la plus
totale afin que cesse le spectre de la violence
et de la mort.

Merci Messieurs de l'intérêt que vous
porterez à cette requête, car vous repré-
sentez ici la haute compétence gouverne-
mentale et qu'à la lumière des faits passés,
vous acquiescerez à cette demande pour le
mieux être de la population.

Notre époque souffre difficilement la dis-
crimination surtout dans le monde du travail.

Guy Vincent, président,
Association des chauffeurs
de l'industrie du taxi inc. F.C.A.I.
Par: Guy Vincent.
Lucien Tremblay, président,
Fédération canadienne des
Associations indépendantes. (F.C.A.I.)

Voici les caractéristiques de cette demande

Les chauffeurs de taxi sont des hommes
qui doivent être reconnus pour les services
qu'ils dispensent à la société d'abord.

In depriving some taxi drivers from bringing back passengers from the Dorval International Airport towards the metropolis, you immediately deny those individuals' rights; because it seems that in this area, there are no vested interests.

Therefore, it is no longer possible to accept that only one organization possess the privilege to this service and this, to the detriment of other associations and individuals.

We hereby request the suppression of this privilege which is now deemed to be unacceptable, in the name of justice.

It is understood that we recognize the right and the requirements of the rules which taxi drivers will definitely try to abide by.

Insurance

No one can deny that a taxicab must be protected through a public liability insurance, a protection for both owner and customers.

Furthermore, this is a law which is effective in Quebec. This premium ranges up to \$100,000, throughout the province.

Serious Problems at the International Airport

The one and only transportation service available to the airport's passengers can only be costly, a luxury limousine service and also a bus service.

During peak hours, existing services do not have enough vehicles to meet all requirements.

A traveller wishing to avail himself of the limousine service must, unfortunately, pay a rate established in accordance with his destination. If the passenger does not want to or cannot pay this amount he has no other alternative than to use the bus which will bring him back to downtown Montreal. Those buses have an itinerary which never changes.

But what happens, and this is contrary to Murray Hill Taxi Limousine's charter, is that chartered limousines—or which is worse—upon suggestion from the company, they take the liberty of transporting passengers to their residence outside the regular itinerary called for by their charter. The same applies in the case of transportation of Dorval's stewardesses and pilots to their residence and from their residence and/or hotel to Dorval's International Airport.

Et en privant certains chauffeurs de taxi de ramener des voyageurs de l'Aérogare International de Dorval dans la métropole, immédiatement vous lésez les droits à ces individus; parce qu'il n'existe pas de droits acquis en ce domaine, il semble.

Donc, il n'est plus possible de tolérer que ce soit une seule et même organisation qui possède le privilège de ce service et qu'elle s'en prévale au détriment des autres associations et des individus concernés.

La présente requête sollicite le relèvement de ce privilège jugé maintenant inacceptable au nom d'une justice, ne serait-ce que la plus élémentaire.

Il est entendu que nous reconnaissons le droit et les exigences de vos règlements auxquels les chauffeurs de taxi sauront bien se discipliner.

L'Assurance

Il est un fait indéniable que l'auto-taxi se doit d'être protégée par une assurance responsabilité publique. Protection et pour son propriétaire et pour les usagers.

D'ailleurs, c'est une loi qui est en vigueur au Québec. Cette prime est de l'ordre de \$100,000.00 à l'échelle de la province.

Les problèmes sérieux à l'aéroport international

Le seul et unique service de transport à la disposition des voyageurs de l'Aéroport International de Dorval, ce ne peut être autre qu'un service coûteux. Service de limousine de luxe et aussi un service d'autobus.

Aux heures de grande foule, les services actuels ne disposent pas de véhicules en quantité suffisante pour répondre à toutes les demandes.

Or, le voyageur qui veut faire usage du service de limousine doit malheureusement déboursier un taux fixé d'après sa destination. Et, si le passager ne veut pas ou ne peut pas payer ce montant, alors il n'a comme alternative que l'autobus qui le ramènera dans le centre-ville. Et ces autobus suivent une route qui ne change pas.

Mais ce qui se produit, et ce, contrairement à la charte de Murray Hill Taxi Limousine, c'est que les limousines sur demande, ou ce qui est pire sur suggestion de la part de cette compagnie, se permettent de transporter des voyageurs à domicile en dehors du parcours régulier prévu par leur charte. Le même phénomène se produit pour le transport des hôtesses et des pilotes de l'Aérogare Internationale de Dorval à leur domicile et du domicile et/ou hôtels à l'Aérogare Internationale de Dorval.

There are several other disadvantages with this monopoly, such as too much luggage, the ticket service, let alone the disturbances which are caused by such a situation. It is clear that the Dorval International Airport, which is the largest in Canada, is unable to provide transportation services which can be supplied elsewhere in Canada.

Same Problem in Greater Montreal

The existing system makes available limousine and bus services to certain hotels in Montreal and, obviously buses make stop-overs. It is obvious that people in the greater Montreal area also use meter-taxis. In this way, they go to Dorval International Airport, and this is where the problem lies; the taxicab must come back without passengers.

The paradox lies in the fact that the taxi driver is allowed to transport passengers to the airport without the possibility of his using his meter. He has to charge a flat rate on the way to the airport, and he may not bring back passengers.

What matters, and this is what the association wants most of all, is to give the Greater Montreal area an adequate passenger service to and from the airport without prejudice to the 20,000 taxi drivers who have, not only a license, but also responsibilities, such as insurance premiums and other expenses and this, without receiving the benefits which a free airport to-and-fro service can bring him.

Unity Among Taxi Drivers

More than 5,000 taxi drivers, previously divided into numerous small associations, recently merged. They joined the *Fédération Canadienne des Associations Indépendantes*.

This new strength is becoming beneficial, not only to drivers but also to passengers and the population at large, in becoming the valid spokesman.

Furthermore, this association affiliated to the F.C.A.I. precisely because of the dialogue and non-violence policies of the syndicate.

Consequently, we make the following recommendations:

Plusieurs autres inconvénients viennent greffer sur cette exclusivité; les bagages débordent, les services des billets, sans compter les dérangements qu'occasionne une telle situation. Il est clair que l'Aérogare Internationale de Dorval, le plus considérable du pays, n'est pas en mesure d'offrir des moyens de transport de surface que l'on trouve ailleurs au Canada.

Le même problème à Montréal et la région

Le système actuel prévoit la disponibilité de services de limousines et d'autobus à certains hôtels à Montréal. Et évidemment, les autobus font des arrêts en cours de route. Il est évident que les personnes de la région de Montréal en général utilisent elles aussi les taxis qui sont pourvus de taximètres. De ce pas, les gens se rendent à l'Aéroport International de Dorval. Et c'est là que repose tout le problème; l'auto-taxi doit revenir sans passager. Mais ce qui est paradoxal, c'est que l'on permet également à un chauffeur de taxi de transporter des voyageurs à l'aérogare sans que ce dernier puisse utiliser son taximètre; on l'oblige à charger un taux fixe pour l'aller et il ne lui est pas permis de ramener des passagers pour le retour.

Ce qui importe et ce que notre association désire avant tout, c'est de doter la région du grand Montréal d'un service adéquat pour le public voyageur allant et revenant de l'Aéroport International sans que ce soit au détriment des 20,000 chauffeurs de taxi qui possèdent non seulement un permis mais qui ont des responsabilités lourdes comme la prime d'assurance et autres déboursés et ceci sans bénéficier des avantages qu'ils peuvent leur apporter le libre accès aller-retour à l'Aéroport de Montréal.

Unité des chauffeurs de taxi

Plus de 5,000 chauffeurs de taxi, autrefois divisés en multiples petites associations, sont récemment fusionnés en une seule. Ils ont adhéré à la *Fédération Canadienne des Associations Indépendantes*.

Cette force nouvelle devient utile non seulement aux chauffeurs de taxi, mais au public voyageur et à la population toute entière en devenant un porte-parole valable et représentatif.

De plus, cette association s'est affiliée à la F.C.A.I. précisément à cause de la politique de dialogue et de la non-violence de cette centrale syndicale.

C'est pourquoi, nous recommandons ce qui suit:

Recommendations

1. A common stand for all Montreal cabs to the International Airport, Central Station and National Harbours.

2. A universal dome on taxicabs so that no particular privilege be granted to a specific Company and/or association.

3. When bus services are required the Montreal Transportation Commission should be used. Should there be a deficit in this organization, taxpayers will foot the bill. In this manner, benefits from the service will eliminate at the same time a burden which is already too heavy to the taxpayer in allowing the M.T.C. to obtain, in turn, "a piece of the cake".

4. Passengers wishing to use a limousine will be able to do so by using the services of the Murray Hill Taxi Limousine which actually would only serve the population when required, giving taxi drivers and/or M.T.C. buses a priority to the shuttle service to Dorval International Airport.

Hotels and Downtown

A similar service could be established in all large hotels and this would allow the creation of common stands for taxis equipped with universal dome, as well as for M.T.C. buses.

In this case again passengers wishing the luxury limousine service, could avail themselves of Murray Hill Taxi Limousine services.

It goes without saying that besides transportation services we demand the establishment by the Department of Transport of convenient buses located near subway stations and specific locations with all modern commodities such as restaurants, rest-rooms, customs services, telecommunications services and all services which our modern world is entitled to.

Conclusion

We want:

(a) A decentralization of the Dorval International Airport, the hotels and downtown Montreal.

(b) An adequate distribution of money-making opportunities to all taxi drivers within a Universal dome.

(c) Supplying passengers with a courteous, fast, efficient and standard service with meter-based rates and not a flat-rate service.

Recommendations

1. Un poste en commun pour l'usage de tous les taxis de Montréal à l'Aéroport International de Dorval, la Gare centrale et les Ports nationaux.

2. Le dôme universel sur les autos-taxi de façon à ce qu'aucun privilège particulier ne soit accordé à une compagnie et/ou association particulière.

3. Si l'on requiert le service d'autobus, qu'on fasse appel à la Commission des Transports de Montréal. Advenant un déficit de cette organisation, ce sont les contribuables qui seront appelés à en défrayer le coût. De ce fait, les profits relégués de ce service élimineront du même coup un fardeau déjà trop lourd au contribuable en permettant à la C.T.M. de ramasser à son tour, une «part du gâteau».

4. Les voyageurs désireux de se servir d'une limousine, pourront le faire à loisir en réservant le service de la Murray Hill Taxi Limousine qui, bien entendu, ne servirait que lorsque requis à cet effet donnant aux chauffeurs de taxi et/ou aux autobus de la C.T.M. prépondérance dans le service de transport aller-retour à l'aéroport International de Dorval.

Hôtels et centre-ville

Un service similaire pouvant être organisé à tous les grands hôtels qui permettraient l'établissement de postes en commun pour taxi possédant sur leur voiture, le dôme universel aussi bien qu'aux autobus de la C.T.M.

Et là encore, les voyageurs désirant un service de limousine de luxe, pourraient avoir recours aux services de Murray Hill Taxi Limousine.

Il va de soi qu'en plus des services de transport, nous revendiquons la mise en marche par le Ministère des Transports, d'autobus commodes, pratiques, situés près des stations de métro, à des endroits bien déterminés et pourvus de toutes les commodités modernes comme par exemple: Des restaurants, salles de repos, services de douane, service de télécommunications et tous les services que notre monde moderne est en droit d'exiger.

Conclusion

Nous désirons:

(a) Décongestionner l'Aéroport International de Dorval, les hôtels, le centre-ville.

(b) Distribuer d'une façon adéquate la possibilité de gains à tous les chauffeurs de taxi à dôme universel.

(c) Donner au public voyageur un service courtois, rapide, efficace et uniforme dont les tarifs sont basés d'après le taximètre et non un service à taux fixe plus ou moins aléatoire.

Tariffs

We apologize for not submitting a rate table with this brief. However, we are prepared to supply the Committee, in the near future with a table which unfortunately we could not finish since we only received forty-eight hours advance notice that we would have the privilege of submitting our brief.

Respectfully submitted to the members of the Parliamentary Committee, this eighteenth day of December, nineteen hundred and sixty-nine, A.D. in the Cité du Havre, province of Québec.

Guy Vincent, President,
Association des chauffeurs de
l'industrie du taxi inc. F.C.A.I.

Per:

Lucien Tremblay, President,
Fédération canadienne des
associations indépendantes (F.C.A.I.)

Tarifs

Nous nous excusons de ne pas présenter avec ce mémoire, un tableau des tarifs. Toutefois, nous sommes disposés à remettre dans un avenir rapproché au Comité Parlementaire, le tableau que malheureusement nous n'avons pas terminé, n'ayant été avertis qu'à quarante-huit heures à l'avance que nous pourrions bénéficier du privilège de vous soumettre notre mémoire.

Respectueusement soumis aux membres du Comité Parlementaire, ce dix-huitième jour de décembre, mil neuf cent soixante-neuf, A.D. en la Cité du Havre, Province de Québec.

Guy Vincent, Président,
Association des chauffeurs de
L'industrie du Taxi Inc. F.C.A.I.

Par:

Lucien Tremblay, Président,
Fédération Canadienne des Associations
Indépendantes (F.C.A.I.)

APPENDIX I

Brief of the

SYNDICAT DES PROPRIÉTAIRES-UNIS DU TAXI DE MONTRÉAL

Concerning Taxi Transportation
to Montreal's Airport

Professional Organization

The *Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal* is a non-profit corporation established under the Professional Union Act (Quebec). In Quebec this group is exclusively composed of taxi owners.

It was founded back in 1963. It is different from taxi companies or service associations in this that this corporation operates only through membership dues. It is also unique from drivers associations in this that it only groups taxi owners (employers) while drivers associations only group employees.

The Response of Taxi Owners

Montreal taxi owners in the light of the existing situation at the Montreal International Airport are of the following opinion:

1. they find abnormal that a taxi clientele centre as large as the airport be closed to taxis and vested exclusively to rental cars.

2. they find abnormal that the airport be entrusted to only one rental concern, namely the one which is illegally competing within the city of Montreal; Murray Hill, besides its

APPENDICE I

Mémoire du

SYNDICAT DES PROPRIÉTAIRES-UNIS DU TAXI DE MONTRÉAL

Au sujet du transport par taxis
à l'aéroport de Montréal

Organisation professionnelle

Le syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal est une corporation sans but lucratif formée en vertu de la loi des Syndicats Professionnels (Québec) et groupe exclusivement des propriétaires de taxi.

Sa fondation remonte à 1963. Il se distingue des compagnies de taxi ou des associations de service en ce que la corporation ne vit que de cotisations payées par les membres. Il se distingue également des associations de chauffeurs en ce qu'il ne réunit que des propriétaires de taxi (des employeurs) tandis que les associations de chauffeurs ne groupent que des employés.

La réaction des propriétaires de taxi

Les propriétaires de taxi de Montréal, devant la situation existant actuellement à l'aéroport de Montréal, réagissent de la façon suivante:

1. ils trouvent anormal qu'un centre de clientèle pour le taxi aussi important que l'aéroport soit fermé au taxi pour être confié entièrement à des véhicules de location.

2. ils trouvent anormal que l'aéroport soit confié à une seule entreprise de véhicule de louage, soit celle qui précisément leur fait déjà une concurrence illégale dans les limites

port service, is transporting passengers to Montreal without a municipal licence which is an insult to Montreal permit holders.

3. their response is more violent when they know that Murray Hill's business is protected by federal officers who have the specific order of reference of issuing warrants and fining taxi owners who dare serve the public at the airport.

Suggestions

Consequently, in order to bring this abnormal situation to an end taxi owners suggest:

1. that a taxi service be installed at the airport, besides a private car rental service and a public bus service;

2. that a clear-cut alternative be given to customers as to the possibility of being transported by taxis, rental cars or buses;

3. that the common taxi stand be installed at the airport, the cost of which will be borne by Montreal's and Dorval's service associations on a pro-rata basis of the number of their members or by the customers themselves through the use of parking meters. The stand would include the salaries of inspectors at the premises in order to ensure an adequate service.

4. That Montreal and/or Dorval taxis be exclusively allowed to provide this airport service: those in Montreal, because the airport is for the metropolis and is used by many Montreal-bound travellers; those in Dorval, because the airport is located in Dorval.

Respectfully submitted,

CLAUDE BELAND, lawyer

for the *Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal*.

de la Ville de Montréal; en effet Murray Hill, en plus de son service à l'aéroport fait du service de transport de passagers à Montréal, sans permis municipal, ce qui provoque les détenteurs de permis de Montréal;

3. leur réaction devient plus violente quand ils constatent que le commerce de Murray Hill est protégé par des agents fédéraux qui sont spécialement mandatés pour émettre des sommations et faire condamner à l'amende les propriétaires de taxis qui osent servir le public à l'aéroport.

Les suggestions

Devant ces faits et de façon à faire cesser cette situation anormale, les propriétaires de taxi suggèrent:

1. qu'un service de taxi soit installé à l'aéroport en plus d'un service par automobiles de louage (privé) et d'un service par autobus (public.)

2. qu'un choix bien indiqué soit laissé à la clientèle quant à la possibilité d'être transporté par taxi ou par automobiles de louage, ou par autobus;

3. qu'un poste de taxis en commun soit installé à l'aéroport dont le coût serait assumé par les associations de service de Montréal et Dorval au prorata du nombre de leurs membres ou par les usagers eux-mêmes au moyen de parcomètres.

Le coût comprendrait les salaires des inspecteurs qui se tiendraient sur place de façon à assurer un service adéquat.

4. que seuls les taxis de Montréal et ceux de Dorval soient admis à fournir ce service à l'aéroport: ceux de Montréal, parce que l'aéroport existe à cause de la métropole et est utilisé par une majorité de voyageurs qui se dirigent à Montréal; ceux de Dorval, parce que l'aéroport est situé sur le territoire de cette municipalité.

Le tout, respectueusement soumis.

CLAUDE BÉLAND, avocat

Pour le *Syndicat des propriétaires-unis du taxi de Montréal*.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

N° 7

TUESDAY, JANUARY 20, 1970

LE MARDI 20 JANVIER 1970

Respecting

BILL S-17,

An Act to incorporate ICG Transmission
Limited

Concernant le

BILL S-17,

Loi constituant en corporation la ICG,
Compagnie de Transmission Limitée

INCLUDING THE THIRD REPORT Y COMPRIS LE TROISIÈME RAPPORT

WITNESS—TÉMOIN

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

Benjamin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Forrestall,
Godin,

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Guay (Lévis),
Horner,
La Salle,
Mazankowski,
Portelance,
Pringle,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

¹Reid,
Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Trudel,
Valade—20.

(Quorum 11)

Le greffier suppléant du Comité,
Gabrielle Savard,
Acting Clerk of the Committee.

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Conformément à l'article 65(4)b)
du Règlement

¹ Replaced Mr. Allmand on January 20.

¹ Remplace M. Allmand le 20 janvier.

ORDER OF REFERENCE

THURSDAY, January 15, 1970.

Ordered,—That Bill S-17, An Act to incorporate ICG Transmission Limited be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes
ALISTAIR FRASER
The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le JEUDI 15 janvier 1970

Il est ordonné,—Que le Bill S-17, Loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

REPORT TO THE HOUSE

WEDNESDAY, January 21, 1970.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Pursuant to the Order of Reference of Thursday, January 15, 1970, your Committee has considered Bill S-17, An Act to incorporate ICG Transmission Limited, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 7*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 21 janvier 1970.

Le Comité permanent des transports, des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi de jeudi 15 janvier 1970, le Comité a étudié le Bill S-17, Loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n°*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, January 20, 1970.
(16)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 o'clock p.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Godin, Guay (Lévis), Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Reid, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London East), Trudel, Valade.—(17).

Witness: Mr. Robert Grant Graham, Executive, of Winnipeg.

In attendance: Mr. Maurice Ollivier, Q.C., Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to the consideration of Bill S-17, An Act to incorporate ICG Transmission Limited.

Clause 1 was called.

The sponsor of the Bill, Mr. John Reid, introduced the witness; he brought to the attention of the Committee a correction that he intends to submit to the House pertaining to an answer given to Mr. Orlikow, as reported on page 2447 of Hansard.

Mr. Graham commented on Bill S-17.

Maps showing the transmission line route and location of facilities were distributed to the members.

On motion of Mr. Skoberg,

*Agreed,—*That the letter of Mr. J. G. Ross, of Canada Permanent Trust Company, referred to by Mr. Graham, be printed as an appendix to this day's proceedings. (See Appendix J)

Mr. Ollivier answered questions on Clause 8, with regard to sections of the *Canada Corporations Act* not to apply to this Act.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 20 janvier 1970.
(16)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h. 35 de l'après-midi, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Godin, Guay (Lévis), Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Pringle, Reid, Rock, Skoberg, Skoreyko, Turner (London East), Trudel, Valade (17).

Témoin: M. Robert Grant Graham, agent exécutif de Winnipeg.

Aussi présent: M^e Maurice Ollivier, C.R., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'examen du Bill S-17, Loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée.

L'article 1 est mis en délibération.

Le parrain du Bill, M. John Reid, présente le témoin; il attire l'attention du comité sur une correction qu'il se propose de faire à la Chambre concernant la réponse qu'il a donnée à une question de M. Orlikow, telle que rapportée à la page 2447 des Débats.

M. Graham explique le Bill S-17.

Un plan indiquant la route que suivra le pipe-line est distribué aux membres du Comité.

Sur proposition de M. Skoberg,

*Il est convenu,—*Que la lettre de M. J. G. Ross, de la Compagnie Canada Permanent Trust, dont a fait mention M. Graham, soit imprimée en appendice au compte rendu (voir appendice J).

M. Ollivier fournit des renseignements sur l'article 8 à l'effet que certains articles de la *Loi sur les corporations canadiennes* ne s'appliquent pas.

Mr. Reid supplied additional information to the members.

Mr. Graham was further questioned.

Clauses 1 to 11 were severally carried.

The preamble, the title and the Bill were respectively carried.

Ordered,—That the Chairman report the Bill to the House without amendment.

At 4.50 p.m., on motion of Mr. Crossman, the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. Reid donne de plus amples renseignements L'interrogatoire de M. Graham s poursuit.

Les articles 1 à 11 sont adoptés respectivement.

Le préambule, le titre et le bill sont adoptés respectivement.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Bill à la Chambre sans amendement.

A 4 h. 50 de l'après-midi sur proposition de M. Crossman, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier suppléant du comité,
Gabrielle Savard,
Acting Clerk of the Committee.

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

(Recorded by Electronic Apparatus)

(Enregistrement électronique)

Tuesday, January 20, 1970.

Le mardi 20 janvier 1970.

1532

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. I wish to welcome you all back and I hope you had a nice holiday.

We have Bill S-17, before us this afternoon, an Act to incorporate ICG Transmission Limited. The sponsor of this bill is Mr. John Reid and I will ask Mr. Reid to present the witness.

Mr. Reid: I am pleased to present Mr. Robert Graham to the Committee. He is the president of Inter-City Gas of Winnipeg, Manitoba, which is the sponsoring company of the bill which is before you today. Mr. Graham is prepared to answer any questions which the members may have. There is a map on the board which shows the routing of the proposed line and how it fits in with the existing gas systems.

Mr. Chairman, I wonder if I may have your permission to correct an error which I made in *Hansard* of January 15, 1970, at page 2447 where I stated in answer to a question by Mr. Orlikow that Inter City Gas distributed gas in parts of Winnipeg. That is incorrect. The company does not distribute gas in parts of Winnipeg; it distributes gas in parts of rural Manitoba as well as in Northern Minnesota, and those areas where the company has a distribution franchise are marked on the map and you can have a look at them at a later time.

The Chairman: Does the Committee agree to allow Mr. Reid to correct his answer?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to tell the members of the Committee that this bill has gone through the Senate without amendment. Do you have a copy of the bill? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, can we correct *Hansard* in this Committee?

Mr. Reid: I will have to make the correction in *Hansard* when the bill goes back to Parliament, but I wanted to make sure that

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Je vous souhaite tous la bienvenue et j'espère que vous avez passé de bonnes vacances.

Nous avons, cet après-midi, à l'étude, le projet de loi S-17, loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée. Le parrain de ce projet est M. John Reid. Je vais lui demander de présenter le témoin d'aujourd'hui.

M. Reid: Je suis heureux de présenter au Comité M. Robert Graham qui est président de l'Inter-City Gas de Winnipeg (Man.) qui est la compagnie qui est chargée du projet de loi dont vous êtes saisi aujourd'hui. M. Graham est prêt à répondre à toutes vos questions. Veuillez regarder la carte indiquant le tracé des lignes que l'on se propose d'installer et comment elles s'imbriquent dans le système actuel de gazoducs.

Monsieur le président, j'aimerais avoir votre permission et proposer de rectifier une erreur que j'ai commise à la page 2447, du *hansard* du 15 janvier 1970 où j'ai dit, en réponse à une question qui m'était posée par M. Orlikow que la Inter-City Gas distribuait une partie du gaz dans certains quartiers de Winnipeg. Ce n'est pas juste. En fait, le gaz est distribué dans les comtés ruraux du Manitoba et dans le nord du Minnesota et les régions où cette compagnie a le droit de distribuer du gaz sont inscrites sur cette carte que vous pourrez consulter un peu plus tard.

Le président: Les membres du comité sont-ils d'accord pour que M. Reid corrige sa réponse?

Des voix: D'accord!

Le président: D'accord. J'aimerais maintenant vous dire que ce projet de loi est passé au Sénat sans amendement. Avez-vous une copie du Bill? Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Est-ce que nous pouvons corriger le *hansard*, ici-même?

M. Reid: Non, je devrai faire la correction au *hansard* quand le projet de loi sera présenté de nouveau à la Chambre, mais je vou-

[Text]

when the members are reading *Hansard* they will have the proper information.

The Chairman: You just want to clarify that this is the proper answer. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I have read the proceedings of the Transport and Communications Committee of the Senate which studied this application for incorporation and I was just wondering at the outset if the witness feels there is anything he should add to what has already been stated at that hearing, any corrections or additions, and so on.

Mr. Robert Grant Graham (Executive, Inter-City Gas Transmission Limited): I could elaborate on the statements made, Mr. Chairman, if you so desired. Would that be useful, sir?

The Chairman: Yes.

Mr. Graham: We realize this may be somewhat repetitive, but our organization is engaged in the transmission and distribution of natural gas in Manitoba and Minnesota. We also manufacture and distribute heating equipment and related products. We currently serve 25 communities in Manitoba and 31 in Minnesota. Our headquarters in Winnipeg and, as you know, we wish to build this 160-mile pipeline from Sprague, Manitoba, to Fort Frances-International Falls, which are two communities that face each other across the Rainy River. The line is primarily to serve the Boise Cascade Corporation complex at Fort Frances-International Falls, but it will also provide service to some communities along the route of the pipe line.

We feel that natural gas will very definitely assist in the development of this area of Ontario and natural gas is a prerequisite for a further increase in the activity of Boise Cascade at Fort Frances. They require it to build a proposed new kraft mill. The pipe line plan as shown by that map—and I will point it out to you later, if you wish—is really the only feasible way of building it from a physical point of view, the TransCanada pipe line being the best source of gas, and the route skirts around the Laurentian Shield and around the Lake of the Woods. It will cost about \$6 million for the pipe line and a further \$1.5 million for the distribution systems in the towns.

Another thing that we perhaps should point out that I do not think was too clear before

[Interpretation]

lais simplement m'assurer que quand les membres du Comité liront le *hansard* ils auront en mains des renseignements exacts.

Le président: Vous voulez simplement vous assurer que la réponse est exacte. Monsieur Corbin.

M. Corbin: J'ai étudié le rapport des délibérations du Comité sur les transports et communications du Sénat qui a étudié cette demande et je voudrais savoir, dès le départ, si le témoin estime qu'il a quelque chose à ajouter à ce qui a déjà été déclaré lors de cette audience. Y a-t-il des corrections à faire ou des choses à rajouter?

M. Graham (Directeur à la Inter-City Gas Transmission Limited): Je pourrais faire quelques remarques sur les déclarations qui ont été faites, monsieur le président, si vous êtes d'accord?

Le président: Bien.

M. Graham: Il se peut que mes remarques soient une répétition de ce qui a été dit, mais notre organisation s'occupe de transmission et de distribution des gaz naturels au Manitoba et au Minnesota. Nous fabriquons également et nous distribuons du matériel de chauffage et produits connexes. Nous desservons actuellement 25 collectivités au Manitoba et 31 collectivités au Minnesota. Notre siège social est à Winnipeg et, comme vous le savez, nous voulons construire ce gazoduc de 160 miles de longueur de Sprague (Manitoba) jusqu'à Fort Frances-International Falls, qui sont deux collectivités qui se trouvent face à face des deux côtés de la rivière Rainy. Ce gazoduc desservira principalement le complexe de la Boise Cascade Corporation à Fort Frances-International Falls, mais il desservira aussi certaines collectivités le long de la route.

Nous pensons que le gaz naturel aidera énormément au progrès de cette région de l'Ontario et le gaz naturel est une nécessité si l'on veut augmenter davantage l'essor de la Boise Cascade à Fort Frances. Ils en ont besoin pour la construction d'une usine de papier kraft. Le plan du gazoduc, dont je vous parlerai plus tard, et comme le démontre cette carte, est en fait le seul moyen possible de construire ce gazoduc du point de vue physique, car la TransCanada Pipeline est la meilleure source de gaz naturel et la route circule autour du Bouclier laurentien et du Lake of the Woods. Le gazoduc coûtera environ 6 millions de dollars et le système de distribution dans les villes coûtera 1.5 million de dollars.

Un autre point à signaler qui n'a pas été clarifié dans les délibérations du Comité d'

[Texte]

The Senate Committee is the corporate structure of the company relative to this project. We wish to incorporate ICG Transmission Limited, which is the company we are talking about here, and this company will own and operate that part of the pipe line which is in Canada. We have a sister company, Inter-City Minnesota Pipelines Ltd., which is another Canadian company and it will own the section of the line which is in the State of Minnesota. Both of these companies will be wholly-owned subsidiaries of Inter-City Pipe Lines Limited, which in turn is a subsidiary of Inter-City Gas Limited, the public and primary parent company, with its head office in Winnipeg.

The primary reason for having these two companies is to isolate the jurisdiction of the two tribunals which will have authority; the Federal Power Commission in the United States and the National Energy Board in Canada. The parent company, Inter-City Gas Limited, is a public company with its head office in Winnipeg. There are 837 shareholders and the shares are listed on the Toronto and Winnipeg stock exchanges.

If I could just point out on the map the points I have made.

The Chairman: Just a minute, it will not be registered. I wonder if we could take the map down a little bit and...

Mr. Graham: I have these small scale ones which are not quite the same, sir.

The Chairman: Mr. Reid, we will try to take the big map down.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, just for the purpose of clarification, when you said that the pipe line was to cost \$6 million, did you mean that was a complete pipe line in Canada and the United States or was that just the Canadian portion?

Mr. Graham: The complete pipe line, roughly two-thirds is in Canada. You could all it \$4 million in Canada, \$2 million in the United States.

The maps which have just been passed out to you are restricted to the pipe line in question, the red line being the pipe line. I think it is easier to put it in perspective if you turn your attention to this larger scaled map and I will point out the larger centres of population just to orient you. This is Winnipeg; this is Minneapolis; this is Duluth, Minnesota; Dryden; Kenora; the Ontario-Manitoba border; the Manitoba-Saskatchewan border; the international border which jogs up here and has a so-called northwest angle; this is the

[Interprétation]

Sénat c'est la structure même de notre société. Nous voudrions que la ICG Transmission Limited soit constituée en corporation. Cette société dont nous parlons ici, possédera et exploitera la partie du gazoduc qui est installée au Canada. Nous avons une compagnie-sœur, la Inter-City Minnesota Pipeline Limited, qui est une autre société canadienne qui sera propriétaire du tronçon du gazoduc se trouvant au Minnesota. Ces deux sociétés seront des filiales autonomes de Inter-City Pipelines Limited qui est à son tour une filiale de l'Inter-City Gas Limited, la société mère dont le siège social est à Winnipeg.

La principale raison de l'existence de ces deux compagnies est d'isoler les deux compétences juridiques des deux tribunaux qui auront autorité sur elles: la Federal Power Commission aux États-Unis et la Commission nationale de l'énergie au Canada. La compagnie-sœur, l'Inter-City Gas Limited, est une compagnie d'utilité publique, dont le siège social est à Winnipeg. Cette société est composée de 837 actionnaires et ses actions sont inscrites aux Bourses de Toronto et de Winnipeg. J'aimerais vous indiquer les endroits sur la carte.

Le président: Un instant, pourriez-vous abaisser un peu la carte?

M. Graham: Il y a ces détails qui sont à échelle plus petite.

Le président: M. Reid, nous allons essayer d'abaisser la grande carte.

M. Guay (Levis): Quand vous dites que le gazoduc coûte 6 millions de dollars, vous voulez dire en totalité, ou la partie Canadienne seule?

M. Graham: Tout gazoduc dont deux tiers se trouvent au Canada. On pourrait dire: 4 millions au Canada, 2 millions aux États-Unis.

La carte qu'on vous a distribuée est celle du gazoduc en question, indiqué par la ligne rouge. Vous verrez mieux en vous reportant à cette carte dont l'échelle est plus grande, et où je vais vous indiquer les centres de population les plus denses pour vous orienter. Voilà Winnipeg; voilà Minneapolis; voilà Duluth, Minnesota; Dryden, Kenora; la frontière Ontario-Manitoba; la frontière Manitoba-Saskatchewan; la frontière internationale qui fait saillie vers le nord-ouest; la région de Lake of the Woods; Fort Frances et

[Text]

Lake of the Woods in here; this is Fort Frances, and this is International Falls. These are communities which we would serve along the pipe line route. The black flames are communities served by our company, both in Minnesota and all through rural Manitoba. So this is the pipe line in question. The over-all project starts at the TransCanada PipeLine, comes down through Manitoba for approximately 40 miles, through Minnesota for approximately 46 miles, crosses the Rainy River, which is the international border at this point; this is, Rainy River, Ontario; on the Canadian side in Ontario for the balance of the route, which would be 56 miles, to Fort Frances; then across the river again which is another crossing of the international border, into International Falls, Minnesota.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Graham, I understand from reading what was in the Committee Report before the other place and also what we had in the House the other day, you suggest it would take \$6 million to lay this pipe line as you are proposing it. What work has your company done to see about laying it all in Canada?

• 1545

I realize the difficulty in the muskeg part and in the rest of these situations, but you know as well as I that it is possible to lay it through practically any conditions today with modern methods of pipe lining.

Mr. Graham: Yes, the only alternate route would be to come down from the Trans-Canada PipeLine, from here just straight down presumably. This is a far more expensive route than to come around the lake. This is all rock. This is the edge of the Laurentian Shield coming down through here. It is very rocky and there is lots of water in this country. This is the beginning of the plains in here, ending here. So the economics of the project require us to come this way instead of down through here.

Mr. Skoberg: What have your engineers estimated to be the additional cost if you did come down the way you were just suggesting now from the top?

Mr. Graham: I do not have an estimate in terms of actual dollars. It is so much more that it was not done in any great detail, sir. It would probably be at least a third more in cost to come right down this way instead of around here. You do not save that much in mileage but you do go through pure rock almost all the way.

[Interpretation]

les chutes internationales. Nous desservirions ces collectivités en cours de route. Les petites flammes noires marquent des collectivités déjà desservies dans le Minnesota et dans le Manitoba rural. Voilà le gazoduc. Il commence au gazoduc transcanadien, descend à travers le Manitoba pour environ 40 milles, à travers le Minnesota pendant 46 milles, traverse la Rivière Rainy (Ontario); du côté canadien, en Ontario, pour le reste du trajet qui serait de 56 milles jusqu'à Fort Frances; il retraverse ensuite la rivière et franchit la frontière internationale jusqu'à International Falls, Minnesota.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Graham, si j'ai bien compris, il en coûterait 6 millions pour construire ce gazoduc. Quels travaux votre compagnie a faits pour enfouir tout ce gazoduc au Canada. La région de muskeg et certaines autres soulèveraient des difficultés, mais vous savez qu'aujourd'hui, il y a des méthodes modernes pour enfouir un gazoduc dans pratiquement toutes les conditions.

M. Graham: Le seul autre tracé possible serait de descendre du gazoduc Trans-Canada jusqu'ici, en droite ligne. C'est beaucoup plus coûteux que de contourner le lac. C'est du roc partout. C'est le bord du Bouclier laurentien qui descend jusqu'ici. Il y a beaucoup d'eau dans cette région. Voilà le début des plaines; elles finissent ici. L'aspect économique nous impose donc ce tracé plutôt que la ligne directe.

M. Skoberg: A combien vos ingénieurs estiment-ils le coût d'un tracé direct?

M. Graham: Je n'ai pas de chiffres. C'est tellement plus que nous ne nous y sommes pas attardés. Au moins un tiers de plus. Ce n'est pas tellement la distance, mais le roc que nous rencontrons.

[Texte]

Mr. Skoberg: I am strongly opposed to any type of our energy going to any other nation as such, if there is any other way of doing it and still serve those areas you are attempting to serve. I would think your company would have done a feasibility study on what it would have cost to bring it down this other route.

Mr. Graham: As I say, sir, a feasibility study was done to the extent we deemed it was expedient to do so. It is so obviously more expensive. That concludes the construction cost. The other thing this project requires to get gas to this area of Ontario is to have the all-inclusive market of Boise Cascade which is both at International Falls and at Fort Frances. However, it requires both to make the project feasible.

Mr. Skoberg: Has Boise Cascade investment shares in your company?

Mr. Graham: None whatsoever, sir.

Mr. Skoberg: They are not associated whatsoever? Could I possibly ask whether or not directors of your company have shares in many other pipe line corporations or are you predominantly invested in Inter-City Gas Lines Limited with the two?

Mr. Graham: Yes, sir, just the latter. We are restricted to Inter-City Pipe Lines Limited and Inter-City Gas Limited.

Mr. Skoberg: To your knowledge, no one of your directors are associated with any other pipe line company?

Mr. Graham: A member of our Board of Directors is also a director of TransCanada PipeLines.

Mr. Skoberg: A member of your Board of Directors?

Mr. Graham: Yes. He happens to be on the board of both companies but there is no corporate connection.

Mr. Skoberg: In the hearing before the Senate, you referred to the tenders possibly, or trying to get the work done as quickly as possible. What type of tenders does your company intend calling? Do you call for public tenders?

Mr. Graham: Yes, sir. They have been called. The tenders have been called. Approximately 12 contractors will be bidding this job.

Mr. Skoberg: Could I ask for my own information, if no one else's, whether or not any contractor with Canadian workers, will complete that pipe line loop down through the States?

[Interprétation]

M. Skoberg: Je m'oppose énergiquement à ce que notre énergie, sous quelque forme que ce soit, passe dans d'autres pays, si nous pouvons l'éviter tout en desservant nos abonnés. Je m'attendais à voir un estimé pour la construction en ligne droite.

M. Graham: Comme je l'ai dit, monsieur, nous avons fait les études que nous avons jugées pertinentes. C'est clairement beaucoup plus cher. Voilà pour le coût de construction. L'autre condition pour amener le gaz dans cette région de l'Ontario, c'est d'avoir le marché Boise Cascade, qui est à la fois dans International Falls et Fort Frances.

M. Skoberg: Boise Cascade a-t-il des actions dans votre compagnie?

M. Graham: Aucune.

M. Skoberg: Ils ne sont associés en aucune façon? Pourriez-vous me dire si les administrateurs de votre compagnie ont des actions dans d'autres sociétés de gazoduc ou avez-vous surtout investi dans Inter-City Gas Limited?

M. Graham: Nous nous en tenons à Inter City Pipe Lines Limited et Inter-City Gas Limited.

M. Skoberg: A votre connaissance, aucun de vos administrateurs n'est lié à d'autres sociétés de gaz?

M. Graham: Un membre de notre conseil d'administration est également un des administrateurs de Trans-Canada Pipelines.

M. Skoberg: Un membre de votre conseil de direction.

M. Graham: Oui. Il siège au conseil des deux compagnies, mais il n'a aucun lien entre les sociétés.

M. Skoberg: Au cours de l'audience devant le Sénat, vous avez parlé des soumissions et de l'importance de faire le travail aussi rapidement que possible. Quel genre de soumissions votre compagnie tend à solliciter? Vous voulez des appels publics?

M. Graham: Oui. C'est fait. Environ 12 constructeurs vont faire des soumissions.

M. Skoberg: Un entrepreneur, avec des ouvriers canadiens, construira-t-il le tronçon américain du pipeline?

[Text]

Mr. Graham: We do not know yet. We have asked them to tender on it both ways, to either tender doing the whole line or just the Canadian portion and having an American contractor do the American portion.

Mr. Skoberg: Could I then ask whether or not you have called for tenders for the line that goes through the U.S.A. from American contractors?

Mr. Graham: We have sent the tenders out to Canadian and American contractors, both. So the Canadians will be bidding the American portion as well as perhaps some Americans bidding the Canadian portion. Although, that would be very doubtful; it is very unlikely that they would.

Mr. Skoberg: I presume a company like Mannix Co. Ltd., then, would face a situation there where the Canadian workers would have to be laid off at the border and then pick up the loop again after it comes back into Canadian territory. Is this what you intend?

Mr. Graham: That is possible.

Mr. Skoberg: A rough situation, to say the least.

Mr. Graham: It is unusual to build a pipeline that crosses the international border and then comes back into the same country.

Mr. Skoberg: As you go into the United States, will you serve some parts of Minnesota with this particular line?

Mr. Graham: Yes.

Mr. Skoberg: You pointed out a few of them on the map.

Mr. Graham: Yes, but on the small scale maps only the towns of any size that are on this pipeline, are shown.

Mr. Skoberg: You mentioned Canadian ownership of the company. Could you state what percentage of the ownership of Inter-City Gas Limited is Canadian?

Mr. Reid: Do you think, Mr. Graham, you could give us a breakdown by province if you have it?

Mr. Graham: Yes, I have that, Mr. Reid. I have a letter from the Canada Permanent Trust Company, the transfer agent and registrar for Inter-City Gas Limited, which confirms that of the 311,537 shares issued, 307,836 are held by 817 shareholders resident in

[Interpretation]

M. Graham: Nous l'ignorons pour le moment. Nous demandons des soumissions pour toute la ligne ou pour le tronçon canadien, quitte à demander à un entrepreneur des É.-U. de se charger de tronçon américain.

M. Skoberg: Puis-je alors vous demander si vous avez demandé à des entrepreneurs américains de soumissionner pour le tronçon américain?

M. Graham: Nous avons invité les entrepreneurs canadiens et américains. Les Canadiens vont présenter des soumissions sur le tronçon américain aussi bien que certains Américains qui présenteront des soumissions sur la partie canadienne. Mais j'en doute fort.

M. Skoberg: Je suppose donc qu'une compagnie comme *Mannix*, devrait faire face à une situation où les travailleurs canadiens devraient être congédiés à la frontière pour recommencer à travailler lorsque le « pipeline » traverserait de nouveau en territoire canadien. Est-ce là votre intention?

M. Graham: C'est possible.

M. Skoberg: Situation plutôt difficile.

M. Graham: Il n'est pas de notre habitude de construire un pipeline qui traverse la frontière internationale pour revenir ensuite dans le même pays.

M. Skoberg: Aux États-Unis, allez-vous desservir certains coins du Minnesota au moyen de ce pipeline?

M. Graham: Oui.

M. Skoberg: Vous en avez indiqué quelques-uns sur la carte.

M. Graham: Oui, mais sur les cartes à petite échelle ne figurent que les villes d'importance sur le parcours du pipeline.

M. Skoberg: Vous avez aussi parlé de la propriété canadienne de la compagnie. Pouvez-vous nous donner le pourcentage de propriété répartie de la *Inter City Gas Limited* aux mains des Canadiens?

M. Reid: Pouvez-vous nous donner la ventilation par province, si vous l'avez?

M. Graham: Si, j'ai ces chiffres. J'ai une lettre émanant de la *Canada Permanent Trust Company* qui sont les agents de transfert et les registraires de l'*Inter City Gas Limited* qui confirme que sur 311,537 actions émises 307,836 sont détenues par 817 actionnaires.

[Texte]

Canada and 3,701 by 20 shareholders in the United States. That is 97.6 per cent of the shareholders are Canadians holding 98.8 per cent of the shares.

Mr. Skoberg: Would you agree, Mr. Graham, to our making this a part of our records and proceedings?

Mr. Graham: This letter, yes.

Mr. Skoberg: I so move, Mr. Chairman.

Motion agreed to.

Mr. Skoberg: One other question, Mr. Graham. Regarding the application you have made in the bill itself, what are hydrocarbons? I know the question was asked in the Senate. Why did you include mention of them in the application for transmission?

Mr. Graham: This is a generally accepted legal phraseology for a gas, natural and otherwise. Natural gas and related hydrocarbons is a term generally used.

Mr. Skoberg: Concerning Clause 8 of the Bill S-17, could you possibly say why these sections of the Canada Corporations Act are not being incorporated with this Act? Perhaps there is someone else at the table here who can answer this.

Mr. Graham: I am afraid I do not know the answer to that though it might be that these are the sections that are replaced by the sections enumerated in this Act.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I wonder if there is any way in which we could get an answer so that we could add it as an appendix to the proceedings of this Committee meeting.

The Chairman: Maybe we could ask Dr. Ollivier to give us an answer.

Mr. Rock: Dr. Ollivier would be the best man.

Mr. Skoberg: I am agreeable to just leaving it and having it as an appendix.

The Chairman: I think the best thing is for us to call Dr. Ollivier. Perhaps he could give us an answer here in the Committee.

Mr. Skoberg: Thank you.

Mr. Graham: Mr. Chairman, Mr. Reid asked me a question earlier about the break-

[Interprétation]

résident au Canada, et 3,701 sont détenues par 20 actionnaires américains. C'est-à-dire que 97.6 p. 100 des actionnaires sont des Canadiens qui détiennent 98.8 p. 100 des actions.

M. Skoberg: Êtes-vous d'accord, monsieur Graham, pour que ces chiffres soient imprimés au compte rendu?

M. Graham: Pour la lettre, d'accord.

M. Skoberg: Je fais donc la proposition en conséquence, monsieur le président.

La motion est adoptée.

M. Skoberg: Une autre brève question. Au sujet de la demande faite, dans le bill même, que sont les hydrocarbures? On a posé la question au Sénat. Pourquoi avez-vous ajouté les hydrocarbures dans votre demande de transmission?

M. Graham: Il s'agit de l'expression qu'on emploie habituellement pour le gaz, naturel et autres. Gaz naturel et hydrocarbures connexes sont les termes d'usage courant.

M. Skoberg: Au sujet de l'article 8 du Bill S-17, pouvez-vous nous dire pourquoi ces articles de la Loi sur les corporations canadiennes ne sont pas incorporés à la présente loi? Peut-être quelqu'un d'autre pourrait-il répondre à ma question.

M. Graham: Je crains bien de ne pas pouvoir répondre à cette question précise. Je suppose qu'il s'agit là des dispositions qui sont remplacées par les articles énumérés dans cette loi-ci.

M. Skoberg: Je me demande, monsieur le président, s'il y a moyen d'avoir une réponse et si nous pouvons ajouter cela en annexe au compte rendu de nos délibérations d'aujourd'hui?

Le président: Peut-être M. Ollivier pourrait-il nous fournir la réponse.

M. Rock: M. Ollivier serait en effet celui qui pourrait le mieux répondre à la question.

M. Skoberg: Je suis prêt à laisser cette question pour le moment et simplement d'avoir la réponse annexée à nos délibérations.

Le président: La meilleure solution serait de demander à M. Ollivier de venir témoigner. Il pourrait fournir une réponse.

M. Skoberg: Merci.

M. Graham: Monsieur le président, M. Reid m'a posé une question il y a quelques

[Text]

down of shareholders by province which I did not answer. Would you like me to reply now?

The Chairman: Yes, please.

• 1555

Mr. Graham: The percentages are: 31.6 per cent in Manitoba; 26.9 per cent in British Columbia; 12.2 per cent in Ontario; 10 per cent in Saskatchewan; 12.3 per cent in Alberta; 4.1 per cent in Quebec; .3 per cent in Newfoundland; .1 per cent in Nova Scotia; .1 per cent in New Brunswick, and 2.4 per cent in the United States.

Mr. Skoberg: One more question, Mr. Chairman. Is there any limit to the number of shares the Board of Directors can hold in this company?

Mr. Graham: No, no limit.

Mr. Skoberg: Could you tell me how many shares the director of Inter-City Gas Limited who you mentioned as also being the Chairman of Trans-Canada Pipe Lines Limited, holds in Inter-City Gas Limited?

Mr. Graham: A correction, sir. He is not the Chairman of Trans-Canada Pipe Lines Limited but just a member of the Board of Directors as he is of Inter-City Gas Limited. I believe he owns, though I am not quite sure, in the order of 2,000 to 3,000 shares of Inter-City Gas Limited.

Mr. Skoberg: How many shares have you issued so far, totally?

Mr. Graham: 311,537.

Mr. Forrestall: Leaving how many unsued?

Mr. Graham: There are 500,000 authorized.

The Chairman: Is that all, Mr. Skoberg? Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Yes, I would like to continue Mr. Chairman. How is it that a Canadian company obtained this contract with the Boise Cascade Corporation? Were there not any Americans capable of supplying this gas to these people? What difficulties were involved?

Mr. Graham: The answer to that is that we, a Canadian company, happened to be the natural gas public utility in business in that area.

Mr. Corbin: Including the U.S.?

Mr. Graham: Including the U.S. It is quite a reversal of form I must say but nevertheless

[Interpretation]

moments sur la ventilation des actionnaires par province. Voulez-vous que je répond maintenant?

Le président: Je vous en prie.

M. Graham: Voici les chiffres en pourcentages: 31.6 p. 100 au Manitoba; 26.9 p. 100 en Colombie-Britannique; 12.2 p. 100 en Ontario; 10 p. 100 en Saskatchewan; 12.3 p. 100 en Alberta; 4.1 p. 100 au Québec; 3 p. 100 en Terre-Neuve; .1 p. 100 en Nouvelle-Écosse; .1 p. 100 au Nouveau-Brunswick et 2.4 p. 100 aux États-Unis.

M. Skoberg: Y a-t-il une limite quant au nombre d'actions que peuvent détenir les directeurs?

M. Graham: Non, aucune limite.

M. Skoberg: Pourriez-vous nous dire combien d'actions détient le directeur de l'Inter-City Gas Limited qui est aussi, vous l'avez dit, président de la Trans-Canada Pipe line Limited?

M. Graham: Il n'est pas le président de la Trans-Canada Pipe Lines Limited, il n'est qu'un membre du Conseil d'administration comme dans le cas de l'Inter City Gas Limited. J crois qu'il possède, je n'en suis cependant pas tout à fait sûr, environ 2,000 ou 3,000 actions de l'Inter City Gas Limited.

M. Skoberg: Combien d'actions avez-vous émises jusqu'ici?

M. Graham: 311,537.

M. Forrestall: Combien n'ont pas encore été émises?

M. Graham: Il y en a 500,000 d'autorisées.

Le président: C'est tout, monsieur Skoberg. Monsieur Corbin?

M. Corbin: Monsieur le président, j'aimerais continuer dans le même ordre d'idées. Comment se fait-il qu'une compagnie canadienne ait obtenu ce contrat avec la Boise Cascade Corporation? Quelles étaient les difficultés en cause? Les Américains ne pouvaient-ils pas fournir le gaz à ces gens?

M. Graham: C'est parce que nous nous trouvons à faire affaire dans cette région.

M. Corbin: Aux États-Unis aussi?

M. Graham: Aussi. C'est le contraire de la situation habituelle, mais c'est néanmoins

[Texte]

this is the case. We operate in Northern Minnesota as a Canadian company, receiving our gas from both American and Canadian sources.

We were not the only company that negotiated with Boise Cascade Corporation to service this particular town.

Mr. Corbin: But you were the most likely ones.

Mr. Graham: We were the most likely ones to do so and we did win the negotiations.

Mr. Corbin: You have, and here I am referring to the statement you made before the Senate Committee, a schedule to meet. You have to meet certain terms of the contract and supply this gas by a certain date.

Mr. Graham: Yes.

Mr. Corbin: You have already called for tenders for the laying out of the pipeline.

Mr. Graham: Yes.

Mr. Corbin: Could you briefly outline at what stage you have arrived at present with respect to this whole project?

Mr. Graham: In terms of the construction, we have called for tenders for the labour aspect of the contract with February 2 as the closing date. We have already called for tenders for the steel pipe and have received those tenders.

Mr. Skoberg: To be supplied from where, if you do not mind?

Mr. Graham: Should I answer that?

The Chairman: Yes.

Mr. Graham: The contract has not been awarded as yet. I think, though, that you will be interested to know the pipe will be manufactured in Canada. But there are three competing Canadian mills and, if I may, I would prefer not to say who is going to get the contract.

Mr. Skoberg: As long as you say "Canada."

Mr. Graham: I thought that was the point.

The Chairman: Mr. Corbin, continue please.

Mr. Corbin: Perhaps the witness might continue. Is there anything else that you could divulge on the subject, please?

[Interprétation]

cas. Nous faisons affaire dans le Nord du Minnesota comme compagnie canadienne, recevant notre gaz de sources canadiennes et de sources américaines.

Nous n'étions pas la seule compagnie qui a négocié avec la compagnie *Boise Cascade Corporation* pour desservir cette ville.

M. Corbin: Mais vous avez présenté la plus basse soumission.

M. Graham: Et nous avons obtenu le contrat.

M. Corbin: Je me réfère aux déclarations. Vous avez un horaire à respecter, de même que certaines conditions du contrat et fournir le gaz à une date donnée.

M. Graham: En effet.

M. Corbin: Vous avez déjà demandé des soumissions pour la construction d'un pipe-line.

M. Graham: C'est juste.

M. Corbin: Pourriez-vous nous dire brièvement à quelle étape vous en êtes maintenant?

M. Graham: Au point de vue construction, nous avons fait une demande de soumission à l'égard de la main-d'œuvre. La date limite des soumissions est le 2 février. Nous en avons aussi déjà demandé pour les tuyaux d'acier et nous avons reçu des soumissions.

M. Skoberg: Ces tuyaux vous seront fournis par qui?

M. Graham: Dois-je répondre à cette question?

Le président: Oui.

M. Graham: Le contrat n'a pas encore été accordé. Néanmoins, vous serez intéressés d'apprendre que ces tuyaux seront manufacturés au Canada. Il y a trois usines canadiennes concurrentielles et je préfère ne pas donner le nom de la compagnie qui obtiendra le contrat.

M. Skoberg: Du moment que c'est une compagnie «canadienne».

M. Graham: J'ai bien pensé que c'était là le point principal.

Le président: Veuillez continuer monsieur Corbin.

M. Corbin: Le témoin pourrait continuer. Y a-t-il autre chose que vous puissiez nous apprendre sur la question des prix, par exemple.

[Text]

Mr. Graham: On the matter of the pipe?

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Graham: We did call for tenders from all the pipe mills in Canada as well as from two major pipe sources in the United States and, I believe, two in Japan. We received

• 1600

quotations from most of these pipe manufacturers and will be choosing a Canadian manufacturer. The Canadian mills happened to submit the lowest tenders.

Mr. Corbin: I have a final question, Mr. Chairman. You will be spending roughly—I am quoting again from the Senate Report—\$7.3 million for the establishment of this system, about \$4 million for the main line itself, and then your annual revenue will be in the order of \$5.3 million, most of which will come to Canadian shareholders.

Mr. Graham: This is correct

Mr. Corbin: 99.7 per cent.

Mr. Graham: Yes, sir; that is correct.

Mr. Corbin: Thank you.

Mr. Graham: There is one slight error which I would like to correct. You are quoting Mr. Alan Sweatman. I think he made a mistake in saying the line would cost \$4 million. It is \$6 million.

Mr. Corbin: He is quoted as saying in total roughly \$7.3 million and about \$4 million for the main line itself.

Mr. Graham: It should read \$6 million for the main line.

Mr. Corbin: That is what you mentioned previously, yes.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Is Inter-City Pipe Lines Limited incorporated by the federal parliament?

Mr. Graham: No sir, under the laws of Manitoba.

Mr. Rock: So the reason you are here is that you are going through two provinces and also through the international line of the United States.

Mr. Graham: Yes, sir, and we do not have the powers in our present corporation to do so.

[Interpretation]

M. Graham: Au sujet des tuyaux?

M. Corbin: Oui.

M. Graham: Nous avons demandé des soumissions de toutes les usines de tuyauterie au Canada de même que deux grandes usines des États-Unis et deux du Japon. Nous avons reçu des soumissions de la plupart de ces fabricants et nous allons choisir un fabricant canadien, une usine canadienne qui fera la meilleure soumission.

M. Corbin: Une dernière question, monsieur le président. Vous comptez dépenser, et de nouveau je cite le compte rendu des délibérations du Comité du sénat, 7.3 millions de dollars pour l'installation de ce système, environ 4 millions pour le tronçon principal, et votre revenu annuel sera d'environ 5.3 millions de dollars, dont la majorité reviendra aux actionnaires.

M. Graham: Oui, monsieur.

M. Corbin: 99.7 p. 100.

M. Graham: C'est exact.

M. Corbin: Merci.

M. Graham: Il y a une petite erreur que j'aimerais rectifier. Vous citez M. Sweatman. Je crois qu'il a fait une erreur en disant que le pipeline coûterait 4 millions de dollars. C'est plutôt 6 millions.

M. Corbin: Il a dit: au total, environ 7.3 millions, dont 4 millions pour le tronçon principal.

M. Graham: Ce devrait être 6 millions pour le tronçon principal.

M. Corbin: C'est ce que vous avez dit précédemment, oui.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: La compagnie *Inter-City Pipe Lines* a-t-elle une charte fédérale?

M. Graham: Non, en vertu des lois du Manitoba. Une charte provinciale.

M. Rock: Donc la raison pour laquelle vous comparez ici, c'est que ce pipeline traverse deux provinces et passe à travers la frontière internationale des États-Unis.

M. Graham: Oui, monsieur et nous n'avons pas les pouvoirs à l'heure actuelle de le faire.

[Texte]

Mr. Rock: I see. Most of the other questions at I had in mind were already answered.

In your opinion, does this bill here have the same format as most bills for incorporating pipeline companies? To me it seems to be that I just want your opinion on that.

Mr. Graham: Yes, sir, it is, in terms of these special act companies. As a matter of fact, in drafting this Bill we took pains to make it as explicit and restrictive as possible and still get the job done. This Bill restricts our operations to Ontario and Manitoba. Most of our bills have perhaps broader powers than this one, but we just want to do this particular project.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have one or two brief questions on the trading of this stock. Is your stock on the open market?

Mr. Graham: Yes, it is.

Mr. Forrestall: How has it been trading in the last ten days? Has it been active?

Mr. Graham: No more so than in the last six months, sir. It has been relatively active all through the last five years.

Mr. Forrestall: That is fine. If you had given me another answer I would have had a couple more points to raise.

Mr. Reid: I wonder, Mr. Chairman, if I could interrupt at this point. I have asked Dr. Ollivier to come down. Perhaps he might answer the question which was put by Mr. Skoberg concerning Clause 8 of the Bill dealing with the Canada Corporations Act sections not applying in this particular case. Could I ask Dr. Ollivier if he could run down briefly what the sections are.

The Chairman: Dr. Ollivier.

Dr. P. M. Ollivier (Parliamentary Counsel and Law Clerk): I have not made a study of the Bill. As a matter of fact this is the first time that I have seen it. I imagine that the reason those sections are referred to is that they are already provided for in the private Bill. It makes exception to the general rule, especially to those sections. For instance—and you can check me on that—Section 155 is about the “Qualification of subsequent directors.”

[Interprétation]

M. Rock: Je comprends. La plupart des autres questions que je voulais poser vous y avez déjà fourni des explications.

A votre avis, le bill est-il conçu selon la même forme que la plupart des bills instituant en corporation une compagnie de pipeline? Ça m'a tout l'air d'être le cas, mais j'aimerais avoir votre opinion.

M. Graham: Oui, monsieur, c'est le cas pour ce qui est des lois spéciales sur les compagnies. En fait nous nous sommes efforcés de rendre le bill aussi explicite et restrictif que possible tout en permettant quand même d'accomplir le travail. Ce bill restreint notre exploitation en Ontario et au Manitoba. La plupart des autres bills ont peut-être des pouvoirs plus vastes que celui-ci, mais nous aimerions mener à bonne fin ce projet en particulier.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je n'ai qu'une ou deux brèves questions sur le trafic de ces actions. Vos actions sont-elles sur le marché libre?

M. Graham: Oui, elles le sont.

M. Forrestall: Quelle était la position de ces actions au cours des quelque dix derniers jours? Le marché était-il actif?

M. Graham: Pas plus qu'au cours des 6 derniers mois, monsieur. Relativement actif pendant les 5 dernières années.

M. Forrestall: C'est bien. Si vous m'aviez répondu autrement, j'aurais posé quelques autres questions.

M. Reid: Je me demande si je peux interrompre ici, monsieur le président. J'ai demandé à M. Ollivier de se joindre à nous. Il pourrait peut-être répondre à la question posée par M. Skoberg au sujet de l'article 8 du bill qui porte sur la Loi des corporations canadiennes et qui omet certains articles dans ce cas-ci. J'aimerais demander au docteur Ollivier s'il peut nous expliquer en quoi consistent ces articles.

Le président: M. Ollivier.

M. P. Ollivier (Légiste et conseiller parlementaire): Je n'ai pas étudié le bill. En fait, c'est la première fois que je le vois, mais je suppose que la raison pour laquelle ces articles sont exclus c'est parce qu'ils figurent déjà dans le projet de loi dont vous êtes saisis, dans le Bill privé. C'est une exception à la règle générale, surtout pour ce qui est de ces articles. Par exemple, l'article 155 porte sur la compétence des directeurs subséquents.

[Text]

Some hon. Member: That is provided for.

Dr. Ollivier: But if that is provided for in the Act then that is a reason for Section 155 of the Corporations Act not applying. As a matter of fact, I have not a consolidation of the Act but that was formerly the Companies Act and the name was changed to the Corporations Act. But I think the sections are probably the same or similar.

• 1605

Mr. Reid: That, Mr. Chairman, would seem to be covered by Clause 2 of the Bill.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Skoberg?

Mr. Forrestall: Without going through them all, Mr. Chairman, I wonder if we could perhaps just take another one at random.

Dr. Ollivier: Well, let us take Section 162. Section 162 deals with "Preference shares by by-law"; "Holders may be given control of certain matters"; "Sanction by shareholders necessary"—I am just reading the marginal note—and "Exception when sanctioned by Governor in Council."

Mr. Graham: I think, Mr. Chairman, that would be covered by Clause 3.

Dr. Ollivier: Section 167 says that:

At least ten per cent of the nominal amount of the allotted shares of the company shall, by means of one or more calls, be called in and made payable....

Mr. Reid: That again, I think, Mr. Chairman, would be covered by Clause 3.

Dr. Ollivier: And Section 184 deals with the "Holders of preference shares", who are entitled to be given preference.

Mr. Reid: That, too, Mr. Chairman, would be covered by Clause 3, particularly by Sub-clause 8.

Dr. Ollivier: Section 190, "Liability in case of loans by company to shareholders".

Mr. Reid: That, I think, was dealt with in Clause 9.

Dr. Ollivier: Section 193 deals with the "Use of Funds". It says that:

No company shall loan any of its funds to any shareholder.

Mr. Reid: And that is covered by the same clause, Mr. Chairman.

[Interpretation]

Une voix: C'est déjà prévu.

M. Ollivier: Mais si c'est déjà prévu dans la Loi, c'est une raison de plus que l'article 1 de la Loi sur les corporations ne devrait pas s'appliquer. En fait, je n'ai pas de consolidation de la Loi, mais c'était auparavant la Loi sur les compagnies qui s'appelle maintenant la Loi sur les corporations canadiennes. Je crois que l'article porte le même numéro.

M. Reid: Cela semble être couvert par l'article 2 de la loi.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question monsieur Skoberg?

M. Forrestall: Monsieur le président, je demande si nous pourrions prendre un autre article au hasard?

M. Ollivier: Prenons l'article 162 sur les actions qui porte sur les «actions préférentielles»; Les actionnaires peuvent détenir le contrôle de certaines questions; la sanction pour les actionnaires est nécessaire; je cite simplement les notes marginales... et «Exception faite lorsque la sanction est accordée par le gouverneur en conseil».

M. Graham: Cela est couvert par l'article monsieur le président.

M. Ollivier: L'article 167 prévoit que:

Au moins 10 p. 100 du nombre nominal des actions allouées par la compagnie seront au moyen d'un ou de plusieurs appels, payables...

M. Reid: Encore une fois, monsieur le président, je crois que cela est couvert par l'article 3.

M. Ollivier: L'article 184 porte sur les «détenteurs d'actions privilégiées», qui auront la préférence.

M. Reid: Cela relève de l'article 3, paragraphe 8.

M. Ollivier: L'article 190, «Responsabilité envers les actionnaires en cas de prêts consentis par la compagnie».

M. Reid: Cela est prévu à l'article 9.

M. Ollivier: 193 porte sur «l'utilisation des fonds». Cet article prévoit que:

La compagnie ne doit faire aucun prêt à l'un quelconque de ses actionnaires.

M. Reid: Et cela est couvert par le même article, monsieur le président.

[Texte]

Dr. Ollivier: And the last one is Section 194, "Purchase of shares in other companies"

No company shall use any of its funds in the purchase of shares in any other corporation unless in so far as such purchase is specially authorized by the Special Act.

It is possible that the Special Act authorizes, so it does not need to apply.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I wonder if I could ask Dr. Ollivier a question, particularly with reference to Section 193 which deals with the loaning of funds to shareholders. You say that is covered in Clause 9. That is true but subclause 9 (2), if you like, says that the powers under paragraphs (b) and (c), which deals with that specific section, will be "exercised by by-law only". If that is the case then what was the reason for omitting it from the Bill?

Dr. Ollivier: Well, I suppose the reason is that it is provided for in a different form than it is in the Corporations Act. I do not know if it is as satisfactory to you.

Mr. Skoreyko: I am not objecting to it. I just wanted your explanation as to why, if this is a protection in so far as the Department of Consumer and Corporate Affairs is concerned, it would then be omitted and left to the company to be governed "by by-law only"?

Dr. Ollivier: Well, I am not the solicitor for the company. You would have to ask him. I do not know why they want that. Personally, if you ask me, I would prefer to have the wording in the Act itself.

Mr. Skoreyko: Yes. I am just wondering why it has been omitted or taken out of the hands of the government, so to speak, by omitting Section 193 and leaving it up to the company to control loans given to shareholders "by by-law only".

Dr. Ollivier: Well, I suppose one of the purposes of a private act is to get certain exemptions from the general law and have certain sections that do not apply. Whether you want to grant it or not, I do not know.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: No, that is fine.

[Interprétation]

M. Ollivier: Et le dernier article, 194, "achats d'actions par d'autres compagnies."

Aucune compagnie n'utilisera ses fonds pour acheter des actions d'une autre société, sauf ce qui est autorisé par la loi spéciale.

Il est fort possible que la Loi spéciale le permette, par conséquent, ça ne s'applique pas.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Je me demande si je peux demander à M. Ollivier ce qu'il en est de l'article 193 qui porte sur les prêts de capitaux aux actionnaires. Vous dites que cela est couvert par l'article 9. C'est bien vrai mais, par contre, le paragraphe 2 du même article dit: les pouvoirs prévus aux alinéas b) et c) qui portent précisément sur cet article ne doivent être exercés que par voie de statut administratif. S'il en est ainsi, pourquoi a-t-on omis de l'inclure à ce bill?

M. Ollivier: Je suppose qu'on le prévoit d'une forme différente de celle que prévoit habituellement la Loi sur les corporations. J'ignore si cette réponse vous est satisfaisante.

M. Skoreyko: Je ne m'y oppose pas. Je voudrais simplement une explication pour savoir que, s'il s'agit d'une protection pour ce qui est du ministère de la Consommation et des Corporations, pourquoi l'a-t-on omise et laissée à la discrétion des compagnies pour qu'elle ne soit régie que par les statuts administratifs?

M. Ollivier: Eh! bien je ne suis pas l'avocat de la compagnie. Vous devriez le lui demander. J'ignore pourquoi on désire procéder par voie de règlement administratif. Personnellement, je préférerais avoir la formule que prévoit la loi elle-même.

M. Skoreyko: Oui. Je me demande simplement pourquoi il semble y avoir une différence, pourquoi on enlève cela des mains du gouvernement, en omettant l'article 193 et en cédant aux sociétés le soin de réglementer les prêts consentis aux actionnaires.

M. Ollivier: Je suppose qu'un des objectif, ou loi privée est celui de prévoir certaines exemptions de la loi générale et d'avoir certains articles qui ne s'appliquent pas. Que vous vouliez l'accorder ou pas, je ne saurais dire.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Non, monsieur Orlikow a posé la même question que moi.

[Text]

Mr. Skoreyko: If it was my company that is the way I would want it.

Mr. Mazankowski: I have a couple of questions, Mr. Chairman.

When you stated, Mr. Graham, that the pipe was to be supplied by a Canadian manufacturer, did you mean the pipe for the complete line or just the pipe that would be used in Canada?

• 1610

Mr. Graham: The complete line, sir.

Mr. Mazankowski: The complete line.

Mr. Graham: Yes.

Mr. Mazankowski: I suppose that along the pipe line you will have various maintenance stations to maintain the pipe line. I was wondering in the United States if such stations will be staffed by Canadian personnel or by American personnel?

Mr. Graham: This is after the line is built?

Mr. Mazankowski: That is right, yes.

Mr. Graham: By and large the American stations would be staffed by American persons and the Canadian by Canadian persons. We find it very difficult to employ Canadians in the United States in jobs such as these. In Canada they would be Canadian and in the American cities they would be American.

Mr. Mazankowski: Sure; thank you.

Mr. Skoberg: Do you need any booster stations on this line?

Mr. Graham: No, sir.

Mr. Skoberg: None at all?

Mr. Graham: No.

Mr. Skoberg: In your distribution systems of course they are strictly to service those areas gas is going into?

Mr. Graham: Yes, that is the towns.

Mr. Skoberg: That is the towns themselves?

Mr. Graham: Right.

Mr. Skoberg: Mr. Graham, could you give us an explanation of why subclauses (b) and (c) are put into this Bill before us under Clause 9? I am not quite satisfied that these should be here with the explanation we have heard now and also the reading of the Canada Corporations Act.

[Interpretation]

M. Skoreyko: S'il s'agissait de ma compagnie, c'est ainsi que je l'aurais voulu.

M. Mazankowski: Quelques petites questions, monsieur le président. Quand vous avez dit, monsieur Graham, que le pipeline devait être construit par un fabricant canadien, voulez-vous dire la ligne complète, le tronçon complet ou simplement le tronçon qui traverserait le Canada?

M. Graham: Le tronçon complet.

M. Mazankowski: Le tronçon complet.

M. Graham: Oui.

M. Mazankowski: Je suppose que le long du pipeline vous aurez divers postes pour l'entretien. Je me demande si ces divers postes aux États-Unis seraient maintenus par un personnel canadien ou américain?

M. Graham: Après la construction du pipeline.

M. Mazankowski: C'est exact.

M. Graham: Dans l'ensemble, les postes américains auront un personnel américain et les postes canadiens, un personnel canadien. Il serait fort difficile d'employer des Canadiens aux États-Unis dans des travaux de ce genre.

M. Mazankowski: C'est très bien, merci.

M. Skoberg: Avez-vous besoin de stations permettant l'augmentation de la pression au long de cette ligne?

M. Graham: Non.

M. Skoberg: Aucune?

M. Graham: Non aucune.

M. Skoberg: Et votre réseau de distribution naturellement ne dessert que les zones où va le gaz?

M. Graham: Oui, c'est-à-dire les villes.

M. Skoberg: Les villes elles-mêmes?

M. Graham: Oui.

M. Skoberg: Monsieur Graham, pouvez-vous nous dire pourquoi les paragraphes b) et c) sont incorporés au bill dont nous sommes saisis à l'article 9? Je ne suis pas si certain que cela soit juste après les explications que nous avons entendues et aussi après la lecture de la Loi sur les corporations canadiennes.

Texte]

Mr. Graham: I have no explanation to offer why they are there. As far as I am concerned it makes no difference to me because none of the acts contemplated in that Clause are contemplated by the Company.

Mr. Skoberg: You would agree then, if that portion was left out it really would not affect your application in so far as the amendment was concerned and would leave the Canada Corporations Act as it now reads to be effective in this particular regard?

Mr. Graham: Yes, in that particular clause, certainly. I would say yes in that particular case. In all these other cases I would not like to say just offhand.

Mr. Reid: I can offer an explanation of why this is in there because this Bill is explicitly modelled on the Carbi Pipe Lines Bill which passed after consultations with all parties about a year and a half to two years ago. It might have been put in only because that was the general form in which the other bill passed through the House and the Senate. It certainly does not justify it but this is probably why it was done in that way.

Mr. Skoberg: It was just my impression, Mr. Chairman, that Dr. Ollivier's interpretation of the Canada Corporations Act was more to the point than these two clauses are. I may not be on the right track here but I would like to have an explanation of Sub-clause (b) and (c) in particular, or remove them completely.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: I am just pondering the question posed by Mr. Skoberg and I am just wondering, (b) and (c) of which, on page 9?

Mr. Skoberg: On page 8. I was just following up on your question, Mr. Skoreyko. I agree with the observations.

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. Forrestall: Could I ask, Mr. Chairman, it may well be that I am a way way out here; math is a very difficult thing for me to do. What is the total distance of new pipe you will lay in terms of miles?

Mr. Graham: One hundred and sixty miles.

Mr. Forrestall: One hundred and sixty miles is going to be built for \$6 million?

[Interprétation]

M. Graham: Je ne peux expliquer pourquoi ces paragraphes se trouvent là. Pour autant que je sache, peu importe, que cette disposition y soit ou non, car aucune des opérations préconisées dans cet article n'est préconisée par la compagnie.

M. Skoberg: Vous admettez donc que si cette partie était éliminée cela n'affecterait en rien votre requête dans le cadre de la modification, et laisserait la loi sur les corporations canadiennes inchangée à ce propos?

M. Graham: Oui pour cet article en question je dirais certainement oui dans ce cas. Dans tous les autres cas, je ne pourrais d'emblée l'affirmer.

M. Reid: Je peux vous expliquer pourquoi cette disposition se trouve là. C'est parce que ce Bill a été établi clairement sur le modèle du Bill sur les *Carbi Pipe Lines* qui a été adopté après consultations avec les parties il y a à peu près une année et demie ou deux ans. On a peut-être inséré ces dispositions parce que c'était la forme générale sous laquelle l'autre Bill avait été adopté par la Chambre et le Sénat. Ce n'est pas une justification mais c'est probablement la raison pour laquelle cela a été fait.

M. Skoberg: J'avais l'impression, monsieur le président, que l'interprétation de M. Ollivier de la Loi sur les corporations canadiennes était plus précise que ces deux articles. Je fais peut-être erreur mais j'aimerais avoir une explication au sujet des paragraphes b) et c) en particulier j'aimerais les voir entièrement supprimés.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Je réfléchis justement à la question posée par M. Skoberg et je me demande justement de quels paragraphes b) et c) il s'agit, à la page 97.

M. Skoberg: A la page 8. Je suivais de près justement ce que vous disiez en posant votre question, monsieur Skoreyko et je suis d'accord avec vos observations.

M. Skoreyko: Oui.

M. Forrestall: Pouvez-vous me dire, monsieur le président, il se peut que je me trompe grandement ici, mais les mathématiques ne sont pas mon fort, quelle est la distance totale en milles du nouveau tronçon que vous allez aménager?

M. Graham: 160 milles.

M. Forrestall: Cent soixante milles qui seront construits au coût de 6 millions de dollars.

[Text]

Mr. Graham: Yes, sir.

• 1615

Mr. Forrestall: Good God, how are you going to do it? Is that not awfully cheap? Is it underground? Are you going to bury it in the ground? What diameter of pipes?**Mr. Graham:** It is 12.75-inch pipe.**Mr. Forrestall:** It is 12.75-inch pipe buried how deep?**Mr. Graham:** Buried approximately four feet.**Mr. Forrestall:** Four feet deep. There will be certain meter stations and pressure-control stations en route?**Mr. Graham:** Yes, sir.**Mr. Forrestall:** And you are going to build all that for \$6 million. Has anybody told you about inflation in Canada?**Mr. Graham:** I will tell you after February 2 when those tenders come in.**Mr. Forrestall:** I wish you lots of luck.**Mr. Graham:** Seriously, our record of estimating is pretty good on such projects. The part of the project which has already been tendered, that is the cost of the steel which represents about 40 per cent of the \$6 million came in under our estimates**Mr. Forrestall:** So it was in line with your projections?**Mr. Graham:** Yes, it came in a little bit less than our projections.**Mr. Forrestall:** It seems to me phenomenal that you can do anything for \$6 million of this magnitude anywhere in the western world. Thank you.**The Chairman:** Mr. Valade.**Mr. Valade:** Mr. Chairman, I would like to ask a few questions about the shareholders and specifically the shareholders by province. Could you tell me, when you talk about the

[Interpretation]

M. Graham: Oui, monsieur.**M. Forrestall:** Grand Dieu, je me demande comment vous allez vous y prendre? Est-ce que cela n'est pas très bon marché? Est-ce que c'est souterrain, allez-vous l'enterrer? Quel sera le diamètre des conduites de pipeline?**M. Graham:** Ce sont des conduites de 12.75 pouces de diamètre.**M. Forrestall:** Ce sont des conduites de 12.75 pouces enterrées à quelle profondeur?**M. Graham:** Enterrées à environ quatre pieds de profondeur.**M. Forrestall:** A quatre pieds de profondeur. Y aura-t-il des stations avec compteur et des stations de mesure de la pression sur le parcours?**M. Graham:** Oui, monsieur.**M. Forrestall:** Et vous allez aménager tout cela pour 6 millions de dollars? Est-ce que quelqu'un vous a parlé de l'inflation au Canada?**M. Graham:** Je vous le dirai après le 2 février lorsque nous aurons étudié les soumissions présentées?**M. Forrestall:** Je vous souhaite beaucoup de chance.**M. Graham:** Vraiment, nos prévisions antérieures dans le cas des projets de ce genre ont été assez réussies. La partie du projet qui a déjà fait l'objet d'une soumission, soit le coût de l'acier ce qui représente environ 40 p. 100 des 6 millions de dollars a été prévue dans notre évaluation.**M. Forrestall:** Cela est donc conforme à vos prévisions?**M. Graham:** Oui, cela a été considéré pour un montant un tout petit peu moins élevé que nos prévisions.**M. Forrestall:** Cela me semble tout à fait phénoménal que vous puissiez faire n'importe quoi pour \$6 millions quelque chose de ce genre n'importe où dans le monde occidental. Merci.**Le président:** Monsieur Valade.**M. Valade:** Monsieur le président, j'aimerais poser quelques petites questions au sujet des actionnaires et particulièrement au sujet des actionnaires de chaque province. Vou

[texte]

participation of 4.1 per cent in Quebec, how many individual does this represent?

Mr. Graham: Thirty-five persons.

Mr. Valade: Would that be corporations or individuals?

Mr. Graham: I think they are all individuals, sir.

Mr. Valade: They are not corporate bodies.

Mr. Graham: I do not believe so. There is certainly no large corporation. Some individual shareholder may have his shares in the name of a personal corporation, but they are small and large individuals.

Mr. Valade: Were these shares sold by option or just by the common stock market exchange?

Mr. Graham: Originally they were underwritten by an investment dealer and distributed to the public.

Mr. Valade: To the public?

Mr. Graham: Yes, and now they are listed on the stock exchange.

Mr. Valade: Is the difference between the shares distributed and the shares authorized their option or is it just on the market?

Mr. Graham: There are some warrants outstanding to buy shares which were issued at the time of the issuance of some preferred shares and some debentures. The shares sold under option, as you put it, would total approximately 90,000 shares.

Mr. Valade: What were they sold at, the \$10 par? Are they \$10 value or—

Mr. Graham: No, they have not been sold, sir. There are warrants outstanding to entitle the holders to purchase the shares.

Mr. Valade: Yes, I see. The nominal shares were at \$10 or were they sold below the nominal—

Mr. Graham: No, they were at \$5 originally.

Mr. Valade: Five dollars.

Mr. Graham: I am referring to Inter-City Gas Limited, now, sir, the parent company.

[Interprétation]

pouvez me dire lorsque vous parlez de la participation de 4.1 p. 100 des actionnaires au Québec, combien de particuliers cela peut représenter?

M. Graham: Trente-cinq personnes.

M. Valade: S'agit-il de sociétés ou de particuliers?

M. Graham: Je pense qu'il s'agit pour tous de particuliers.

M. Valade: Il ne s'agit pas de sociétés enregistrées.

M. Graham: Je ne suis pas d'accord. Il n'y a certainement pas de grande société du moins. Certains actionnaires particuliers peuvent posséder des actions au nom d'une société personnelle mais ce sont en majorité des individus.

M. Valade: Est-ce que ces actions ont été vendues sur avis ou sur le marché ordinaire des actions en bourse?

M. Graham: Elles ont été souscrites initialement par un courtier en valeurs puis distribuées au public.

M. Valade: Au public

M. Graham: Oui et maintenant, elles sont inscrites à la bourse.

M. Valade: La différence entre les actions distribuées et les actions autorisées réside-t-elle dans la possibilité d'opter ou résulte-t-elle des fluctuations du marché?

M. Graham: Il y a encore des offres en cours pour l'achat d'actions qui ont été émises au moment de l'émission de certaines actions privilégiées et de certaines obligations. Les obligations vendues ainsi sur option comme vous le dites, représenteraient environ un total de 90,000 actions.

M. Valade: A quel prix ont-elles été vendues, à \$10 au pair? Leur valeur est-elle de \$10. ou...

M. Graham: Non, elles n'ont pas été vendues. Il reste des offres en cours qui permettent à leurs détenteurs d'acheter ces actions.

M. Valade: Oui je vois. La valeur nominale des actions était de \$10. Ont-elles été vendues en dessous de leur valeur nominale...

M. Graham: Non, elles valaient \$5 à l'origine.

M. Valade: Cinq dollars.

M. Graham: Je parle de l'*Inter-City Gas Limited*, actuellement, de la société-mère.

[Text]

Mr. Valade: Yes. Well, on this question of the shares could you explain to me why you sold these at \$5 and now the corporation asks that you are listing them at \$10?

Mr. Graham: This is a different corporation, sir.

Mr. Valade: Oh, I see.

Mr. Graham: I was referring to, as I say, the parent company, Inter-City Gas Limited. This will be a subsidiary.

Mr. Valade: What is the participation of the subsidiary company in Inter-City Gas Limited?

Mr. Graham: Zero.

Mr. Valade: Nothing, actually? Are there any warrants held?

Mr. Graham: No, ICG Transmission Limited, the company in question that we are asking to be incorporated, will be a wholly-owned subsidiary of Inter-City Gas Limited.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I wanted to ask Mr. Graham, first of all if it was the intention of the Company to seek out further markets, deeper into the United States once the pipeline is built, so that the pipeline would be utilized to its fullest and service more markets in the United States if you could.

The Chairman: Would you speak a little louder.

Mr. Skoreyko: Yes, Mr. Chairman, I wanted to ask Mr. Graham, if it was the intention of his Company to seek out additional markets beyond the point to which you are going now in the hope that you can obtain additional contracts and therefore be able to sell a little more of our natural gas in the United States?

• 1620

Mr. Graham: The answer is definitely, yes. If you will look at the map which I will go back to and point out after I have finished speaking here you will see the geography of the project. You will see that we are in business now. We have a distribution franchise that is further south in Minnesota and it would be to our benefit if we could extend this pipe line further south. Now, that would be dependent on many things. The most primary one is an additional supply of natural gas approved for export. This will be the key

[Interpretation]

M. Valade: Oui. Au sujet de ces actions. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi vous les avez vendues à \$5, alors que maintenant la société demande que vous les inscriviez à \$10?

M. Graham: C'est une autre société, monsieur.

M. Valade: Ah, je comprends.

M. Graham: Je parlais de la maison-mère. *Inter-City Gas Limited*, ce serait là une filiale.

M. Valade: Quelle est la participation de la filiale dans l'*Inter-City Gas Limited*?

M. Graham: Aucune.

M. Valade: Aucune, vraiment? Est-ce qu'il y a des titres détenus?

M. Graham: Non. La *ICG Transmission Limited*, cette compagnie dont nous demandons l'enregistrement, sera une filiale appartenant en toute propriété à l'*Inter-City Gas Limited*.

Le président: M. Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voulais demander à M. Graham, tout d'abord, si la société avait l'intention de rechercher d'autres marchés, plus loin dans les États-Unis après la construction du pipe-line afin que le pipe-line soit utilisé à pleine capacité et desserve plus de marchés aux États-Unis s'il se pouvait.

Le président: Pouvez-vous parler un peu plus fort?

M. Skoreyko: Oui, monsieur le président, j voulais demander à M. Graham si sa compagnie avait l'intention de rechercher d'autres marchés au-delà de ce que vous envisagez de desservir actuellement avec l'espoir d'obtenir d'autres contrats, c'est-à-dire de vendre un peu plus de gaz naturel canadien aux États-Unis?

M. Graham: Ma réponse est affirmative. Si vous regardez la carte, vous verrez l'emplacement. Vous verrez que les choses roulent déjà. Vous verrez que nous avons une autre franchise, au sud, au Minnesota et il serait dans notre intérêt d'étendre le pipeline plus au sud, mais cela dépendrait de plusieurs éléments. Mais la plus importante serait l'approvisionnement d'une exportation accrue de gaz naturel. Reste à savoir si le Canada croit qu'il possède suffisamment de gaz pour en vendre davantage aux États-Unis. Je vais vous l'

[Texte]

factor, whether Canada feels it has additional gas for sale in the United States. I just will show that to you on the map. These are the towns we now serve in the so-called Mesabi iron range. This is a very heavily industrialized area of Minnesota. There are a great number of smelting plants in here smelting iron ore and three paper companies in this area. This is the area we want to build to and it seems logical to connect these two systems.

Mr. Reid: What is the population between Fort Frances, International Falls and the Mesabi range?

Mr. Graham: Virtually none, Mr. Reid.

Mr. Reid: So, in effect, you would be breaking a contract with Great Lakes in order to supply it through your own system.

Mr. Graham: This gas is coming from the Northern Natural Gas Company system now. It would not be breaking a contract. There is an extreme shortage of gas in here. It would be, if anything, just adding to the additional loads in this area. However, as I said, the real key to doing this is getting more natural gas approved for export and that is a different question altogether.

The Chairman: Mr. Crossman, do you have a supplementary?

Mr. Crossman: I was going to ask a supplementary, but he has just answered my question. I was going to ask why the pipe line could not have been extended from that area north to the area that you now want to serve.

Mr. Graham: We considered doing it that way. We looked at coming across from this, that would be from the Northern Natural Gas Company and we looked at coming across from the Great Lakes Pipeline, but this is the most economic route, having regard for distances, for pressures, the pressure is higher here and here, and things of this nature.

Mr. Crossman: How many years have you been serving Minnesota from the Trans-Canada Pipe Lines?

Mr. Graham: We have been in here about four years.

• 1625

Mr. Reid: But you do not serve it from the Trans Canada Pipe Lines?

Mr. Graham: No, I beg your pardon, sir, not from the TransCanada Pipe Lines. This is the TransCanada Pipe Lines in orange. We serve Manitoba from it. This is the Great Lakes

[Interprétation]

montrer sur la carte. Voici les villes que nous desservons dans cette région du Minnesota. Elle est fortement industrialisée. Il y a plusieurs fonderies et trois papeteries dans cette région. Voilà la région dans laquelle nous voulons construire et il semblerait logique de relier les deux systèmes.

M. Reid: Combien d'habitants y a-t-il entre Fort Frances-International Falls et Mesabi?

M. Graham: Elle est à peu près nulle.

M. Reid: Autrement dit, vous violeriez un contrat avec la Great Lakes afin de pouvoir alimenter le gaz par l'entremise de votre propre système.

M. Graham: Ce gaz vient actuellement du réseau de la Northern Natural Gas. Il ne s'agirait pas de violer un contrat. Il y a en fait une pénurie de gaz ici. Il s'agirait, en fait, d'ajouter à ce qu'il y a déjà. Mais comme je l'ai dit, ce qu'il faut pour régler la situation, c'est augmenter la quantité de gaz exporté. C'est une toute autre question.

Le président: Vous avez une question complémentaire, monsieur Crossman?

M. Crossman: Je désirais en poser une, oui, mais on vient tout juste d'y répondre. Je voulais savoir pourquoi le pipeline ne pouvait être prolongé jusqu'à cette région que vous voulez maintenant desservir.

M. Graham: Nous avons pensé agir ainsi. Nous avons réalisé qu'il s'agirait de la façon la plus économique à tout point de vue.

M. Crossman: Depuis combien d'années desservez-vous le Minnesota à l'aide du réseau de la Trans-Canada Pipelines?

M. Graham: Ça fait à peu près 4 ans.

M. Reid: Ce n'est pas grâce au réseau de la Trans-Canada?

M. Graham: Non. Le réseau de la Trans-Canada apparaît en orange. Il permet de desservir le Manitoba. Voici celui de la Great Lakes qui ne dessert que Grand Rapids. Nous

[Text]

Pipeline and we only serve Grand Rapids from it, but we hope to serve these five or six small towns along the route. This is the Mid-western Gas Transmission Company and we serve this group of towns in Minnesota from it, and this is the Northern Natural Gas Company and we serve these towns from it.

Mr. Crossman: I thought by the drawing there that it was connected at the "V" up to the TransCanada.

Mr. Graham: It is connected, sir, but they buy their gas from TransCanada. Great Lakes and Midwestern buy Canadian gas at this point, but we buy our gas from the American company, not from TransCanada once it is down here.

Mr. Crossman: Thank you.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, in your hearings with the Senate I notice that you referred to the total cost being something in the neighbourhood of \$7.3 million. Is that correct?

Mr. Graham: Yes, sir, \$7.3 million.

Mr. Pringle: That is total with \$6 million for the main line itself.

Mr. Graham: Yes, sir.

Mr. Pringle: You also referred to a revenue of \$5 million which, I presume, is the gross annual revenue. Is that correct?

Mr. Graham: That is right, sir.

Mr. Pringle: Do you have any figures on what you anticipate your net revenue would be?

Mr. Graham: I do not have them with me. The project from a net revenue point of view is a reasonably good one for a pipe line project.

Mr. Pringle: How would the rates for your gas in Canada compare with the rates that you will be charging in the United States?

Mr. Graham: The domestic rates, sir?

Mr. Pringle: The rate structure.

Mr. Graham: The rates in Minnesota are generally considerably higher than the rates we charge in Manitoba. This is mostly because the wholesale cost to us of the gas is less in Manitoba than in Minnesota.

[Interpretation]

espérons également desservir ces 5 ou 6 villes qui se trouvent sur le tracé. Ici, c'est le réseau de la Mid-Western Gas Transmission Co. Il nous permet de desservir ces villes du Minnesota. Voici celui de la Northern Natural Gas Company qui nous permet d'alimenter ces villes.

M. Crossman: Le dessin me laissait croire que ce réseau était relié à celui de la Trans-Canada.

M. Graham: Oui, mais ils achètent leur gaz de la Trans-Canada. Les compagnies Great Lakes et Midwestern achètent du gaz canadien à cet endroit. Nous achetons notre gaz de la compagnie américaine, non de la Trans-Canada à ce point-ci.

M. Crossman: Merci.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Vous avez mentionné que le coût total, monsieur le président, était d'environ \$7,300,000. Est-ce exact?

M. Graham: Oui, monsieur.

M. Pringle: Y compris les \$6 millions pour le réseau principal.

M. Graham: Oui, c'est exact.

M. Pringle: Vous avez également parlé d'un revenu de 5 millions de dollars. Il s'agit je suppose du revenu annuel brut?

M. Graham: Vous avez raison.

M. Pringle: Est-ce que vous avez une idée du revenu net que vous envisagez?

M. Graham: Non je n'ai pas de chiffres avec moi. C'est là un projet qui est relativement bon au point de vue de rentabilité pour un pipeline.

M. Pringle: Comment se compareront les tarifs, au Canada, par rapport à ceux que vous demanderez aux États-Unis?

M. Graham: De quels tarifs parlez-vous?

M. Pringle: De vos tarifs, dans leur ensemble.

M. Graham: Les tarifs au Minnesota sont généralement beaucoup plus élevés qu'au Manitoba. Cela vient surtout de ce qu'il nous en coûte moins au Manitoba qu'au Minnesota.

[Texte]

Mr. Pringle: Is the system for approving the rate structures in the United States similar to the system used for the approving of rates in Canada?

Mr. Graham: With regard to the transmission line tariff, that is the rate from this proposed new line, yes. They are set by the Federal Power Commission which is analogous to the National Energy Board, but the residential rates, the rates to the residential customers, are set in a different manner than they are in most provinces of Canada.

Mr. Pringle: If the wholesale cost of the gas in Canada is cheaper than in the United States, do you have any plans for using more Canadian gas or is this possible? This, of course, is a bilateral agreement, is it not?

Mr. Graham: I may have misled you slightly there. I was referring to the domestic rates, that is, a consumer in, say, Portage la Prairie, Manitoba, compared with a consumer in, say, Cloquet, Minnesota. The man in Portage la Prairie would pay less for his gas than in Cloquet. However, when it comes to the wholesale costs of gas, the cost of gas by Inter-City from TransCanada PipeLines is lower in Canada than that same gas when delivered just below the border. The export tariff rate is higher than the domestic wholesale rate.

Mr. Pringle: Is there a great deal of difference in the cost of the gas that you purchase directly from the United States for delivery in the United States compared with Canadian cost?

Mr. Graham: It is a little bit higher. The gas from Northern Natural is at one rate, the gas from Midwestern is at another, from Great Lakes it is at a third and from TransCanada it is at a fourth. It is relatively hard to compare them because they have different types of tariffs. By and large, though, the natural gas from Canada at that point is cheaper, but we have to bring it down further. It depends to a certain degree where you buy it on the transmission line system.

1630

Mr. Pringle: I have just a final question. Although this is a very short line—I understand at the present time you may have the information—are the transmission costs in Canada greater for transmitting gas than they are in the United States?

Mr. Graham: No, not as a general rule.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Pringle: Est-ce que le système d'approbation des tarifs aux États-Unis est le même que celui du Canada?

M. Graham: En ce qui concerne les tarifs pour les lignes de transmission, oui. Ils sont établis par la Commission fédérale de l'énergie qui est l'équivalent de la Commission nationale canadienne de l'énergie. Toutefois, les tarifs résidentiels sont établis de façon différente.

M. Pringle: Si le gaz coûte moins cher au Canada qu'aux États-Unis entendez-vous utiliser plus de gaz canadien? Tout d'abord, est-ce possible? Il s'agit d'une entente bilatérale, n'est-ce pas?

M. Graham: Je vous ai peut-être induit involontairement en erreur. Je parlais des tarifs résidentiels, comparant ce que paie une personne, par exemple, à Portage-la-Prairie, au Manitoba, et une autre à Cloquet, au Minnesota. Le coût est moins élevé au Manitoba. Toutefois, pour ce qui est du prix du gaz, il est moins élevé au Canada que le même gaz livré au sud de la frontière.

M. Pringle: Y a-t-il une énorme différence entre le prix que vous payez aux États-Unis pour le gaz américain et le gaz canadien?

M. Graham: Il est légèrement plus élevé. Les taux sont différents pour ce qui est du gaz fourni, respectivement, par les compagnies Northern Natural, Midwestern, Great Lakes et Trans Canada. Il est difficile de comparer puisqu'il s'agit de méthodes différentes d'établissement des tarifs. Règle générale, à cet endroit, le gaz canadien coûte moins cher, mais il faut le transporter plus au sud. Cela dépend, en fait, du point précis où l'achetez.

M. Pringle: Une dernière question. Même s'il s'agit d'un gazoduc très court, je crois comprendre que vous êtes en possession de ce renseignement, est-ce que le coût du transport du gas au Canada est plus élevé qu'aux États-Unis?

M. Graham: Non, pas en général.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

[Text]

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, all my questions have been answered I believe.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Valade.

Mr. Valade: I would just like to come back to the point I raised about shareholders. I wonder if Mr. Graham would be agreeable to tabling as an appendix the information on the shareholders, by persons, as he gave us and also individuals by each province and the amount of capital involved in each of these. Would that be available?

Le président: Monsieur Valade, les renseignements que vous demandez ont été donnés et vont être inscrits aux procès-verbaux.

Mr. Valade: I am asking for more than you gave us. I think what we had before was the persons by province but I do not know if Mr. Graham went further than that to give in each province the number of individuals involved and the amount of money involved and the distribution of shares across the board.

Mr. Graham: Yes, sir. What I have with me is the distribution by shareholders not by total shares held. Remembering, sir, that this is a public company and they can be traded; any day it can change. I could get that information from the transfer agent as at a certain date, if you wish.

Mr. Valade: Just based on the amounts you gave us earlier for your percentage figure.

The Chairman: Would you agree to that?

Mr. Graham: Certainly.

Mr. Reid: Can the information that Mr. Valade wants not be calculated from the information you gave? In other words, if there is a certain percentage of shares held in Ontario or in Manitoba you can calculate it by checking the price of the shares on the market.

Mr. Graham: The only figure I have with me is the breakdown by shareholders, not their shareholdings.

Mr. Reid: Oh, yes, I see.

Mr. Graham: I do not have it.

Mr. Reid: You do not have the cost of shares by province?

[Interpretation]

M. Skoreyko: Monsieur le président, on répondu à toutes mes questions.

Le président: Y a-t-il d'autres questions messieurs? Monsieur Valade.

M. Valade: J'aimerais revenir à la question que j'ai soulevée au sujet des actionnaires. Est-ce que M. Graham pourrait déposer en annexe les renseignements concernant les actionnaires, par personnes, comme il nous le a fournis, les personnes par province et le montant des capitaux en question dans chaque cas. Est-ce que ce serait possible?

The Chairman: Mr. Valade, the information you are requesting has already been provided and will be published in the minutes of proceedings.

M. Valade: Je demande plus de renseignements que ce que vous nous avez donné. Vous nous avez donné les renseignements sur les personnes par province, mais je ne sais pas si M. Graham nous a donné d'autres renseignements pour chaque province au sujet du nombre de personnes intéressées, la somme d'argent en question et la répartition des actions chez les membres du Conseil.

M. Graham: Oui. J'ai en mains la répartition par actionnaire et non pas par le total des actions détenues. N'oublions pas messieurs qu'il s'agit d'une société publique qui peut voir ses actions changer de mains d'un jour au lendemain. Je pourrais obtenir ces renseignements de l'agent de transfert à une date donnée.

M. Valade: Uniquement fondé sur les montants que vous nous avez donnés précédemment pour le pourcentage.

Le président: Seriez-vous d'accord?

M. Graham: D'accord.

M. Reid: Est-ce que les chiffres que M. Valade demande ne peuvent se calculer à partir des renseignements que vous avez donnés? Autrement dit, si un pourcentage d'actions sont détenues en Ontario ou au Manitoba vous pouvez le calculer en vérifiant le prix des actions sur le marché.

M. Graham: Le seul chiffre que j'ai en mains c'est la ventilation par actionnaire et non pas par action.

M. Reid: Je vois.

M. Graham: Je ne les ai pas.

M. Reid: Vous ne possédez pas le coût des actions par province?

[Texte]

Mr. Graham: No, it is in the shareholders list which I can get from the trust company. It is just a matter of calculating them all out, and that is of interest.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, earlier, before you recognized Mr. Valade for which I thank you anyway, I was going to say that as far as the questioning here is concerned, I believe a great deal of evidence has been put on the record now and I think it is a good company and we should let this man get his pipe line built.

The Chairman: I was going to ask if the Committee was ready to proceed clause by clause.

Mr. Skoberg: I have just one brief question. I am still very much concerned with the construction of the line. It does not matter which pipe line company, if they cannot complete that line down through the United States with the workers they have when it originates from the TransCanada PipeLines, which department of the United States objects to Canadian workers being employed in the United States in the construction of that line?

Mr. Graham: I do not think any department in the United States will object. I think everyone will accept the fact that we are building one pipe line, which by a trick of geography happens to go 46 miles through the United States, and I do not think the Federal Power Commission nor the National Energy Board would seek to increase our cost and therefore, the over-all cost to the public, which eventually, has to be recovered in rates, by requiring us to perhaps do it in an uneconomic way. In other words, the most economic way will be to have one contractor start at the beginning and stop at the end and just go merrily along digging his pipe line. This is probably the way it will be done, be they Canadians or Americans or anybody else.

p 1635

Mr. Skoberg: I might say though, I am a little disappointed that you have not an estimate of the cost of that line being completely built in Canada. One would think you would have done a feasibility study on this before making application for this pipe line. I think your Energy Board here in Canada are somewhat concerned about crossing an international boundary with our natural resources.

Mr. Graham: Yes, sir, both your points are well taken. In answer to the first point, we have done a feasibility study in the sense that

[Interprétation]

M. Graham: Non, cela se trouve dans la liste des actionnaires que je peux me procurer d'une société de fiducie. Il s'agit uniquement de les calculer à partir de là, si cela vous intéresse.

M. Shoreyko: Monsieur le président, avant de laisser la parole à M. Valade, au nom duquel je vous remercie, j'allais dire que je crois qu'avec tous les témoignages reçus, je pense qu'il s'agit d'une bonne société et que nous devrions laisser cet homme construire le gazoduc qu'il désire.

Le président: J'allais demander si le Comité était disposé à procéder article par article.

M. Skoberg: Je m'intéresse beaucoup à la construction de gazoduc. Peu importe la compagnie, s'il est impossible de prolonger le gazoduc aux États-Unis, avec les ouvriers du *Trans-Canada Pipelines* parce que le département des États-Unis s'oppose à ce que des ouvriers canadiens travaillent aux États-Unis pour la construction de ce gazoduc?

M. Graham: Je ne pense pas qu'un département quelconque aux États-Unis s'y objecte. Je pense que tout le monde acceptera qu'on construise un gazoduc qu'à cause d'un accident géographique fait un détour de 46 milles aux États-Unis. Je ne pense pas que le *Federal Power Commission* ni la commission nationale de l'énergie essaient d'en augmenter le coût et par conséquent, le coût de cette construction pour le consommateur en nous forçant par exemple à le faire de façon peu rentable, peut-être. Autrement dit, la façon la plus rentable de procéder, ce serait que l'entrepreneur fasse tout le travail sans arrêt. C'est probablement comme cela que ce sera fait, car peu importe que ce soit des Canadiens, des Américains ou autres.

M. Skoberg: Je suis un peu déçu que vous n'ayiez pas d'évaluation du coût de ce gazoduc qui a été construit entièrement au Canada. Je pense que vous auriez dû faire une étude de rentabilité avant de faire une demande à ce sujet. Je pense que notre commission nationale de l'énergie s'intéresse à la traversée d'une frontière internationale avec nos ressources naturelles.

M. Graham: Oui, vous avez parfaitement raison. Au sujet de votre première question, nous avons fait une étude de rentabilité en ce

[Text]

it is so obvious it is more expensive to do a detailed study would be a waste of time and money. There were four pipe line routes engineered on this particular project but one did not include coming right down from Kenora to Fort Francis. It is too obviously expensive; it would have to pass through water and the balance through rock. The real expense of building a pipe line is digging through rock, having to blast a trench versus going along with a rotary digger that just makes a nice neat ditch.

Mr. Skoberg: We all like the easy way, I am sure, Mr. Graham, but in the long run this is a question, of course, that we ask ourselves: which is best for the company as a whole?

Mr. Graham: Well, if I may continue the answer, there is another reason, too. It is not only the construction, and I alluded to this before, our pipe line goes through the best route from an economics point of view. It picks up Sprague, Manitoba. Sprague, Manitoba has a chipboard plant. It opens up this area of Manitoba to natural gas. It comes along the north side of the Rainy River. This is the area of the Rainy River, which may develop industrially; this is where there may be iron ore.

An hon. Member: There is iron ore at Emo.

Mr. Graham: There is iron ore at Emo. We go through Emo on this route. If we came down from the North we would pick up some tourist camps and that is all.

Mr. Skoberg: I guess it is not your fault nor my fault that a jog was made in the international boundary.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I might say there are cost figures available on going North. About four years ago a line was dropped from the Trans-Canada highway at Ignace, Ontario down to Atikokan which is 90 miles to the east of Fort Francis. The cost was rather spectacular but it was economic only from the point of view of two iron mines agreeing to take substantial quantities of gas, far more I believe, than will be used by both Boise Cascade plants at Fort Francis and at International Falls, but the cost figures for that are available through the National Energy Board.

The Chairman: Is the Committee ready to proceed clause by clause?

Some hon. Members: Agreed.

Clauses 1 to 11 inclusive agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

[Interpretation]

sens qu'il est tellement évident qu'il est plus cher de faire une étude détaillée que ce sera une perte d'argent et de temps. Il y a quatre tracés du gazoduc qui ont été prévus pour cette construction, mais aucune ne prévoyait d'aller de Kenora à Fort Francis. Cela coûte très cher. Il faudrait passer dans l'eau et le roc. Ce qui coûte cher, c'est de creuser dans le roc, dynamiter et à l'aide d'une fouilleuse rotative, creuser une tranchée nette.

M. Skoberg: Nous préférons certainement la solution la plus facile, mais nous nous demandons quelle solution est la meilleure pour la compagnie?

M. Graham: Oui, mais il ne s'agit pas seulement du problème de construction car notre gazoduc traverse le meilleur tracé possible sur le plan économique. Il touche Sprague à Manitoba où il y a une usine de bois puis, pour ouvrir cette région au gaz naturel, il descend la Rainy River—c'est la région qui pourrait connaître une expansion sur le plan industriel car il pourrait y avoir du fer.

Une voix: Il y a du minerai de fer à Emo.

M. Graham: Oui, et nous traversons Emo. Si nous descendons du Nord, nous traversons quelques camps, c'est tout.

M. Skoberg: Ce n'est ni de votre faute, ni de la frontière.

M. Reid: On possède déjà des chiffres sur la construction en direction du Nord. Il y a environ quatre ans, on a construit une gazoduc de l'autoroute trans-canadienne à Ignace (Ont.) jusqu'à Atikokan, à 90 milles à l'est de Fort Francis. Le coût était assez sensationnel mais il était uniquement rentable parce que deux mines de fer accepteraient de prendre d'assez grandes quantités de gaz, beaucoup plus, j'en pense, que ce qui sera utilisé par les usines de Cascade à Fort Francis et à International Falls. Les chiffres sur ce coût sont offerts par la Commission nationale de l'Énergie.

Le président: Le Comité est-il prêt à procéder article par article?

Des voix: D'accord.

Les articles 1 à 11 inclusivement sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

[Texte]

The Chairman: Shall I report the Bill?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Reid: Mr. Chairman, is it necessary, given the recent ruling of the Speaker to ask permission for you to move concurrence of the report?

The Chairman: It is not necessary any more. I would like to thank you, Mr. Graham, for your submission and explanations and to thank Mr. Reid also as the sponsor of the bill.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I was just going to ask whether in line with any of our future sittings here you intend to convene the steering committee to decide when these committee meetings will be held to deal with the CNR financing and the CNR pension fund. I think we have quite a bit of business ahead of us.

The Chairman: It was my intention to call a steering committee maybe tomorrow or the day after, Mr. Skoberg.

Mr. Reid: Mr. Chairman, before we adjourn I would like to thank the members of the Committee for their help today and perhaps we will be able to move forward when it comes down to dealing with it in the House of Commons.

The Chairman: Thank you. We are adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

Le président: Puis-je donner rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

M. Reid: Étant donné le règlement récent de l'Orateur, est-il nécessaire de demander la permission d'approuver le rapport?

Le président: Ce ne l'est plus. J'aimerais remercier monsieur Graham d'être venu témoigner ainsi que monsieur Reid à titre de parrain du projet de loi.

M. Skoberg: Monsieur le président, est-ce que vous prévoyez réunir le Comité de direction pour décider de la date des prochaines réunions destinées à étudier les financement et le fonds de pension du CN. Il nous reste à faire, je pense.

Le président: J'avais l'intention de demander la réunion d'un comité de direction pour demain ou sur le lendemain.

M. Reid: Avant de lever la séance, j'aimerais remercier les membres du Comité pour leur aide. Nous pourrions peut-être avancer lors que l'on en fera l'étude à la Chambre des communes.

Le président: Merci. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

APPENDIX J

January 16th, 1970.

Mr. R. G. Graham,
President,
Inter-City Gas Limited,
203 Portage Avenue,
Winnipeg, Manitoba.
Dear Mr. Graham:

As Transfer Agent and Registrar for the shares in the capital stock of your Company, we wish to confirm that of the 311,537 shares issued and outstanding there are 307,836 held by 817 shareholders resident in Canada and 3,701 held by 20 shareholders in the United States.

These figures are given as of December 1st, 1969 which was record date for the December 15th, 1969 dividend and have not changed materially since that date.

Yours very truly,

J. G. Ross,
Transfer Officer,
Canada Permanent Trust Company.

APPENDIX J

Le 16 janvier 1970.

Monsieur R. G. Graham,
président,
Inter-City Gas Limited,
203, avenue Portage
Winnipeg (Man.)
Monsieur,

A titre d'agent de transfert et d'enregistrement des actions de votre compagnie, nous désirons vous informer que des 311,537 actions soumises et effectivement mises en circulation, 307,836 actions sont détenues par 817 personnes qui résident au Canada et 3,701 par 20 personnes qui résident aux États-Unis.

Ces données ont été fournies le 1^{er} décembre 1969, date d'enregistrement des dividendes du 15 décembre 1969 et n'ont pas été monnayées depuis ce jour.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Agent de transfert du
Canada Permanent Trust Company
J. G. Ross.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969

vingt-huitième législature, 1969

STANDING COMMITTEE

ON

LIBRARY

APR 16 1970

UNIVERSITY

OF TORONTO

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 8

TUESDAY, JANUARY 27, 1970

THURSDAY, JANUARY 29, 1970

TUESDAY, FEBRUARY 10, 1970

LE MARDI 27 JANVIER 1970

LE JEUDI 29 JANVIER 1970

LE MARDI 10 FÉVRIER 1970

OTTAWA, ONT.

TORONTO, ONT.

Respecting

Ground transportation at airports
in Canada

Concernant

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Deakon,
Forrestall,
Givens,

Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,
Howe,
Mazankowski,
Portelance,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Weatherhead, (20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) (b)
Règlement

Mr. Allmand replaced Mr. Reid, on
January 21, 1970.

M. Allmand remplace M. Reid, le
janvier 1970.

Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr.
Valade, on January 23, 1970.

M. Thomas (*Moncton*) remplace
Valade, le 23 janvier 1970.

Mr. Mather replaced Mr. Skoberg, on
January 23, 1970.

M. Mather remplace M. Skoberg, le
janvier 1970.

Mr. Blouin replaced Mr. Rock, on
January 27, 1970.

M. Blouin remplace M. Rock, le 27 ja
vier 1970.

Mr. Howe replaced Mr. La Salle, on
January 29, 1970.

M. Howe remplace M. La Salle, le
janvier 1970.

Mr. Givens replaced Mr. Breau, on
January 29, 1970.

M. Givens remplace M. Breau, le
janvier 1970.

Mr. Kaplan replaced Mr. Guay (*Lévis*),
on January 29, 1970.

M. Kaplan remplace M. Guay (*Lévi*)
le 29 janvier 1970.

M. La Salle remplace M. Mazankowski,
on January 30, 1970.

M. La Salle remplace M. Mazankows
le 30 janvier 1970.

Mr. Skoberg replaced Mr. Mather, on
February 3, 1970.

M. Skoberg remplace M. Mather, le
février 1970.

M. Breau remplace M. Blouin, le 3
February 3, 1970.

M. Breau remplace M. Blouin, le
février 1970.

Mr. Gillespie replaced Mr. Crossman on
February 3, 1970.

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Corbin,
February 4, 1970.

Mr. Weatherhead replaced Mr. Gillespie,
February 5, 1970.

Mr. Rock replaced Mr. Kaplan, on
February 5, 1970.

Mr. Mazankowski replaced Mr. La Salle,
February 5, 1970.

Mr. Deakon replaced Mr. Pringle, on
February 9, 1970.

M. Gillespie remplace M. Crossman, le
3 février 1970.

M. Guay (*Lévis*) remplace M. Corbin,
le 4 février 1970.

M. Weatherhead remplace M. Gillespie,
le 5 février 1970.

M. Rock remplace M. Kaplan, le 5 fé-
vrier 1970.

M. Mazankowski remplace M. La Salle,
le 5 février 1970.

M. Deakon remplace M. Pringle, le 9
février 1970.

REPORT TO THE HOUSE

TUESDAY, February 3, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Pursuant to its Orders of Reference of Wednesday, June 26, 1969, in the First Session of the 28th Parliament and of Monday, November 3, 1969, in the Second Session of the 28th Parliament, your Committee has completed its study of the transportation problems in the Atlantic provinces.

In accordance with the Orders, the Committee set up an itinerary that included a seven-day tour during which it has visited the cities of Lévis, Baie-Comeau, Sept-Îles and Schefferville in Quebec and the cities of Wabush, Labrador City and Goose Bay in Newfoundland.

Your Committee has studied 27 briefs and heard many oral submissions when holding 10 sittings during the above-mentioned tour and also in Ottawa.

Your Committee has heard 60 witnesses while studying the transportation problems in the Atlantic provinces during its official meetings held in the Quebec and Labrador cities mentioned above.

I BILL C-207

An Act to authorize assistance to transportation in the Atlantic Region, as passed by the House of Commons on June 26, 1969, appears to have been the *prima facie* instigator of the briefs submitted to the Standing Committee on Transport and Communications when it visited Lévis, Province of Quebec, in September 1969.

RAPPORT A LA CHAMBRE

Le MARDI 3 février 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 26 juin 1969, première session de la 28^e Législature, et de celui du lundi 3 novembre 1969, deuxième session de la 28^e Législature, le Comité a terminé son étude des problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique.

En conformité de ces ordres de renvoi, le Comité a établi un itinéraire comprenant une tournée de sept jours au cours de laquelle il a visité les villes de Lévis, Baie-Comeau, Sept-Îles et Schefferville au Québec et les villes de Wabush, Labrador City et Goose Bay, à Terre-Neuve.

Le Comité a étudié 27 mémoires qui lui ont été présentés et a entendu plusieurs représentations de vive voix au cours de dix séances qui se sont tenues durant la tournée susmentionnée et à Ottawa.

Le Comité a entendu soixante témoins dans le cadre de son étude des problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique au cours des séances qui ont eu lieu dans les villes du Québec et du Labrador susmentionnées.

I BILL C-207

Loi autorisant des subventions au transport dans la Région Atlantique, adoptée par la Chambre des communes le 26 juin 1969; cette loi semble avoir été à l'origine des mémoires présentés au Comité permanent des transports et des communications lors de sa visite à Lévis, province de Québec, en septembre 1969.

SELECT TERRITORY

Section 2 c) of the Bill gives the following interpretation of the term "select territory"

2 c) "select territory" means the territory consisting of the Provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick, the Island of Newfoundland and that portion of the Province of Quebec that is south of the St. Lawrence River and east of Quebec Highway 23, being the highway connecting Lévis in Quebec with U.S. Route 201 in the State of Maine;

This interpretation was criticized by the organizations appearing before the Committee. They emphasized that the boundary of the "select territory" as described in the Bill, divides Lévis County and that is unjust that enterprises that are part of the same industrial zone and are operating within the limits of the same county, cannot enjoy the same advantages, specifically with respect to transportation subsidies.

While the boundary for select territory in the Maritime Freight Rates Act places the western boundary at Diamond Junction, the western boundary in Bill C-207 is at highway 23 which is approximately 5 miles east of Diamond Junction.

A theory was also advanced that certainly acts in favour of the complaining parties. Under the present definition of "select territory", industries would in all probability, establish themselves by preference East of Route 23, in order to take advantage of the transportation subsidy privilege. The effect of that situation would be to place a sizable part of Lévis County at a disadvantage, and also to cause considerable harm to its industrial development.

RECOMMENDATION

Your Committee believes in the merits of the representations made by the various organizations that have appeared before it in Lévis, Province of Québec, with respect to the boundaries of the "select territory" as defined in Bill C-207.

A. TERRITOIRE CHOISI

L'article 2c) du Bill donne l'interprétation suivante du terme «territoire choisi»

2 c) «territoire choisi» désigne le territoire comprenant les provinces de Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, l'Île de Terre-Neuve et la partie de la province de Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'est de la route 23 au Québec, qui est la route reliant Lévis, dans le Québec, à la route 201 (U.S.) dans l'état du Maine;

Cette interprétation a été l'objet de critiques de la part d'organismes qui ont comparu devant le Comité. Ils ont insisté sur le fait que la frontière du «territoire choisi» telle que décrite dans le Bill divise le comté de Lévis et qu'il est injuste que les entreprises qui sont situées dans la même zone industrielle et font affaire dans les limites du même comté ne puissent jouir des mêmes avantages surtout en ce qui a trait aux subsides au transport.

Alors que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes fixe la limite ouest du territoire choisi à Diamond Junction, le Bill C-207 la fixe à la route 23 qui est située à environ quinze milles à l'est de Diamond Junction.

On a aussi émis une hypothèse qui joue certainement en faveur des parties plaignantes. En vertu de la définition actuelle de territoire choisi, il est fort probable que les industries s'établiront de préférence à l'est de la route 23 afin de profiter des subsides au transport. Cet état de choses aura pour effet de désavantager une bonne partie du comté de Lévis et de nuire considérablement à son expansion industrielle.

B. RECOMMANDATION

Le Comité croit à la valeur des instances présentées par les divers organismes qui ont comparu devant lui à Lévis, province de Québec, au sujet des limites du territoire choisi telles que définies dans le Bill C-207.

Your Committee recommends that the Government study the opportunity of adopting an Act amending section 2c) of Bill C-207, in order to establish the same western boundary of the "select territory" for both railroads and trucks.

II FERRYBOATS

A. COMMUNICATIONS BETWEEN THE NORTH AND THE SOUTH SHORE OF THE GULF OF ST. LAWRENCE

Several briefs have been submitted to the Standing Committee on Transport and Communications stressing the need for a ferryboat service between the North and the South Shore of the Gulf of St. Lawrence.

The summer service has long since proved its usefulness for the transportation of food products and construction materials imported from the South Shore to the North Shore. The ferryboat service which is regularly used by the residents of the Sept-Îles area travelling to the Gaspé area and the Maritime provinces, promotes, in addition, the tourist industry on the North Shore.

This ferryboat service, naturally, has to be discontinued during the winter months, due to the considerable amount of ice moving in the Gulf of St. Lawrence. An icebreaker-ferry should be put in service, or an icebreaker should be made available in order to make this service efficient and ensure communications between the North Shore and the South Shore throughout the year.

B. RECOMMENDATIONS

Your Committee believes that the representations made by the organizations that have appeared before it certainly are in favour of an improvement of the existing situation. Your Committee, therefore, recommends that the Government study the opportunity of putting into effect the following recommendations:

- (a) The establishing of an all-year-round ferryboat service between the North Shore and the South Shore of the Gulf of St. Lawrence, and this, for the

Le Comité recommande donc que le gouvernement étudie la possibilité d'adopter une loi modifiant l'article 2 c) du Bill C-207 afin que la limite ouest du territoire choisi soit la même pour les compagnies ferroviaires et les entreprises camionnage.

II TRAVERSISERS

A. COMMUNICATIONS ENTRE LES RIVES NORD ET SUD DU GOLFE SAINT-LAURENT

Le Comité permanent des transports des communications a reçu de nombreux mémoires dans lesquels on insistait sur la nécessité d'un service de traversiers sur les rives nord et sud du golfe Saint-Laurent.

Le service d'été a prouvé depuis longtemps son utilité pour le transport des produits alimentaires et des matériaux de construction importés de la rive sud à la rive nord. Les services de traversiers que les résidents de la région de Sept-Îles utilisent régulièrement pour voyager en Gaspésie et dans les provinces maritimes favorisent de plus l'industrie touristique sur la Côte Nord.

Ce service de traversiers doit naturellement être interrompu durant les mois d'hiver à cause de la glace qui envahit le golfe Saint-Laurent. Il faudrait mettre en service un brise-glace traversier ou un brise-glace devrait être dépêché sur place pour améliorer l'efficacité du service et assurer une communication à longue durée d'année entre les rives nord et sud.

B. RECOMMANDATIONS

Le Comité est d'avis que les instances présentées par les organismes qui ont comparu devant lui ont certainement pour but d'améliorer la situation actuelle. Le Comité recommande donc que le gouvernement étudie la possibilité de mettre en vigueur les propositions suivantes:

- a) L'établissement d'un service de traversiers à longue durée d'année entre les rives nord et sud du golfe Saint-Laurent, pour le transport des voya-

transportation of passengers, automobiles and trucks.

(b) The establishing of an all-year-round ferryboat service between the North Shore and the South Shore of the Gulf of St. Lawrence, in order to establish a rail link for freight cars between the North Shore and the existing railway lines on the South Shore. The establishing of this new ferryboat service would necessitate the construction of a platform on the two shores in order to enable trains to get on and off the ferryboats.

THE PORT OF SEPT-ÎLES

Due to its geographical location, the port of Sept-Îles is bound to play a considerable role in regional development, as well as in the expansion of the mining industries in the hinterland and on the lower North Shore. A statistical survey shows that the port of Sept-Îles is of major importance from a point of view of tonnage.

Port facilities must normally be in direct relation to the volume handled. However, at the port of Sept-Îles, traffic greatly exceeds the handling capacity, thus causing an alarming and costly situation. It has also been proven that such a congestion causes safety problems of all sorts.

In order to complete the building of the Churchill Falls Hydroelectrical plant, the erection of a giant crane with a capacity of 250 tons is necessary. That crane would be erected in the center of the Pointe-aux-Basques pier, because no other place could be better suited for a project of this nature.

The setting up of that crane will considerably reduce the space presently used for the handling of general cargo which is now paralyzing the operations of that pier.

The use of the Pointe-aux-Basques pier for the handling of general cargo is at present and will in future be even more hindered by the unloading of bulk cargo (cement, grinding balls, bentonite, calcium, iron scrap, etc. . . .).

geurs, des automobiles et des camions.

b) L'établissement d'un service de traversiers à longueur d'année entre les rives nord et sud du golfe Saint-Laurent afin d'établir une liaison ferroviaire pour les wagons de marchandises entre la Côte Nord et les lignes de chemin de fer de la rive sud. L'établissement de ce nouveau service de traversiers exigerait la construction sur les deux rives d'une plate-forme d'embarquement et de débarquement des trains.

III LE PORT DE SEPT-ÎLES

A cause de sa situation géographique, le port de Sept-Îles est appelé à jouer un rôle très important dans l'expansion régionale et dans l'expansion des villes minières de l'intérieur et de la côte. Un relevé statistique indique que le port de Sept-Îles est des plus importants au point de vue du tonnage.

Les installations portuaires doivent normalement être en rapport direct avec le volume manutentionné. Cependant, dans le port de Sept-Îles, le tonnage dépasse de loin les capacités de manutention, ce qui entraîne une situation alarmante et coûteuse. Il a de plus été prouvé que cette congestion cause des problèmes de sécurité de toutes sortes.

Afin de terminer la construction de la centrale hydro-électrique de Churchill Falls, l'érection d'une grue géante d'une capacité de 250 tonnes est maintenant nécessaire. Cette grue sera érigée au centre du quai de Pointe-aux-Basques, car il n'y a pas d'endroit plus approprié que celui-là.

L'érection de cette grue réduira considérablement l'espace disponible à la manutention des marchandises générales qui paralyse actuellement les travaux sur ce quai.

L'usage du quai de Pointe-aux-Basques pour la manutention de la cargaison générale est à l'heure actuelle ralenti par le déchargement de cargaisons en vrac (ciment, billes à roder, bentonite, calcium, fer de rebut, etc.) et le sera encore plus à l'avenir.

The deficiencies of the Pointe-aux-Basques pier cannot be offset by the use of the Mgr. Blanche pier, which is already congested, and no longer meets the requirements of modern maritime transportation and constitutes a menace to safety due to its deficient construction.

RECOMMENDATIONS

Your Committee is of the opinion that the representations of the various organizations are justified and that new port facilities must be constructed to meet the present and future needs of the port of Sept-Iles.

Your Committee is of the opinion that these facilities must adequately meet the requirements of maritime transportation while favouring the transportation of goods coming from the port of Sept-Iles and destined for the distant cities of the Lower North Shore.

Furthermore, the port facilities must be designed in such a manner as to favour and meet the requirements of modern maritime transportation, either by containers, or by ships loading and unloading laterally, or by ships using the roll-on, roll-off system.

Your Committee, therefore, recommends that the Government study the opportunity of putting into effect the following recommendations:

- a) The construction of a new pier, keeping in mind the data mentioned in the preceding paragraphs.
- b) A complete study of the bed of the Bay of Sept-Iles in order to prepare for and meet all future requirements.

IV AIR TRANSPORTATION

In view of the geographical situation of the cities of Baie-Comeau, Sept-Iles, Schefferville, Labrador City, Wabush and Goose Bay, and more particularly of the large distances that separate these cities from other large centers in Canada, air transportation occupies a place of prime importance in the life of the local population. The efficiency of the existing air

L'insuffisance du quai de Pointe-aux-Basques ne saurait être compensée en utilisant le quai Mgr Blanche déjà congestionné, qui ne répond plus aux exigences du transport maritime moderne et constitue un danger à cause de sa construction déficiente.

RECOMMANDATIONS

Le Comité est d'avis que les instances des divers organismes sont justifiées et que de nouvelles installations portuaires doivent être construites pour répondre aux besoins actuels et futurs du port de Sept-Îles.

Le Comité est d'avis que ces installations devront répondre aux exigences du transport maritime tout en favorisant le transport des marchandises venant du port de Sept-Îles à destination des villes éloignées de la Côte Nord.

De plus, les installations portuaires doivent être conçues de façon à favoriser et à satisfaire les besoins du transport maritime moderne, qui se fait soit par conteneurisation, soit par bateaux à chargement et déchargement latéral soit par bateaux à chargement et déchargement par radeaux.

Le Comité recommande donc que le gouvernement étudie la possibilité de mettre en vigueur les propositions suivantes:

- a) La construction d'un nouveau quai, en tenant compte des données mentionnées dans les paragraphes qui précèdent.
- b) Un relevé complet du lit de la baie de Sept-Îles afin de prévoir tous les besoins futurs.

IV TRANSPORT AÉRIEN

Compte tenu de la situation géographique des villes de Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville, Labrador City, Wabush et Goose Bay, et plus particulièrement des grandes distances qui séparent ces villes des grands centres du Canada, le transport aérien occupe une place de première importance dans la vie de la population locale. L'efficacité des services de transport

transport service and the need to improve it are of great concern to the population of these centers.

Your Committee has heard Evidence to the effect that the air terminal in Wabush is not properly kept. Your Committee feels that the complaints are justified and that it is important and essential that the necessary steps be taken to ensure that the airport facilities are adequate and suffice to the needs of the population, not only in Wabush but also at other airports.

Your Committee is also of the opinion that the air navigational aids, and weather reporting services should be improved. Although existing aids provide for safe instrument flying under the regulations as prescribed by the Department of Transport, the weather limits are such as to reduce the number of flights required to render adequate service to the area.

It is therefore urgent and important to improve the navigational aids and weather reporting services at airports to allow planes to land more often when weather conditions are poor.

Your Committee feels that since Air Transportation is the principal mode of travel for the people of Schefferville, Quebec and Wabush-Labrador City in Newfoundland, the existing service to the people of the area can be improved.

RECOMMENDATIONS

Your Committee, therefore recommends that the Government study the opportunity of putting into effect the following recommendations:

(a) To extend the landing strip in the cities of Baie-Comeau, Sept-Îles and Wabush, and the construction of a second runway in Baie-Comeau.

(b) To improve the present aerial navigation facilities used in the cities of Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville and Wabush by installing much more sophisticated navigational aids and weather reporting services with a minimum of delay. It is the considered

aérien existants et la nécessité de les améliorer intéressent grandement la population de ces centres.

Le Comité a entendu des témoignages selon lesquels le terminus aérien de Wabush n'est pas bien entretenu. Le Comité est d'avis que les plaintes sont justifiées et qu'il est important et essentiel que les mesures nécessaires soient prises pour que les installations d'aéroports soient adéquates et répondent aux besoins de la population, non seulement à Wabush, mais aussi aux autres aéroports.

Le Comité est aussi d'avis que les instruments de navigation aérienne et les services de météorologie doivent être améliorés. Même si les instruments existants permettent des vols sûrs aux instruments en vertu des règlements du ministère des Transports, les changements de température limitent le nombre des envolées nécessaires au service convenable de la région.

Il est donc urgent et important d'améliorer les instruments de navigation et les services de météorologie aux aéroports pour permettre aux avions d'atterrir plus souvent même par mauvais temps.

Étant donné que le transport aérien est le principal moyen de voyager pour les populations de Schefferville (Québec) et de Wabush-Labrador City (Terre-Neuve), le Comité est d'avis que les services existants dans ces régions peuvent être améliorés.

RECOMMANDATIONS

Le Comité recommande donc que le gouvernement étudie la possibilité de mettre en vigueur les propositions suivantes:

a) Prolongement des pistes d'atterrissage dans les villes de Baie-Comeau, Sept-Îles et Wabush, et construction d'une seconde piste à Baie-Comeau.

b) Amélioration des installations de navigation aérienne qui servent actuellement dans les villes de Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville et Wabush, grâce à l'installation d'instruments de navigation plus modernes et d'un service de météorologie plus rapide. Le Comité est

opinion of this committee that instrument requirement in order to remedy the numerous problems caused by the habitual bad weather of these regions, and thus to reduce the number of flight cancellations and to ensure a greater safety to the travelling public.

c) That the Department of Transport take over the airport facilities in Wabush which is presently operated by a private enterprise.

d) That Quebecair and Eastern Provincial Airways (1963) Limited seek permission to pool their services between Montreal and Wabush-Labrador City, in order to provide a direct air service between these points.

V THE ROADS

The cities of Wabush, Labrador City, Schefferville and Goose Bay are all mining centers, with the exception of Goose Bay, where a large military base has been established.

These cities are completely isolated from the main centers in Canada and cannot be visited except by air. However, the construction of a road would certainly be instrumental in accelerating the development of these cities, and would greatly arouse the interest in the exploitation of the natural resources and would also improve the living conditions in those isolated cities.

Your Committee recognizes the fact that the construction of roads in those cities comes under the jurisdiction of the provincial authorities. However, it is of the opinion that the construction of a road connecting the above-mentioned cities is of vital importance for the economic development of that area.

RECOMMENDATION

Your Committee, therefore recommends that the Government give consideration to the advisability of entering into an agreement with the Provinces of Quebec and Newfoundland with a view of constructing a road to connect the North of Baie-

d'avis que ces instruments sont nécessaires afin de résoudre les nombreux problèmes causés par le mauvais temps qui sévit habituellement dans ces régions, ce qui réduira le nombre de vols annulés et assurera une plus grande sécurité au public voyageur.

c) Que le ministère des Transports prenne en main les installations de l'aéroport de Wabush présentement administré par une entreprise privée.

d) Que les compagnies Québecair et Eastern Provincial Airways (1963) Limited demandent la permission de mettre en commun leurs services entre Montréal et Wabush-Labrador City afin de pouvoir offrir un service aérien direct entre ces localités.

V LES ROUTES

Les villes de Wabush, Labrador City, Schefferville et Goose Bay sont toutes des centres miniers, à l'exception de Goose Bay, où une importante base militaire a été établie.

Ces villes sont complètement isolées des principaux centres du Canada et l'on ne peut s'y rendre qu'en avion. Cependant, la construction d'une route accélérerait sûrement le développement de ces villes, susciterait certainement un grand intérêt à l'égard de l'exploitation des richesses naturelles et améliorerait aussi le niveau de vie de ces villes isolées.

Le Comité reconnaît que la construction de routes dans ces villes incombe aux autorités provinciales. Il est cependant d'avis que la construction d'une route reliant les villes susmentionnées est d'une importance vitale pour l'expansion économique de cette région.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande donc que le gouvernement étudie la possibilité de conclure une entente avec les provinces de Québec et de Terre-Neuve en vue de construire une route reliant le nord de Baie-Comeau et les villes de Sept-Îles, Manicouagan

comeau and the cities of Sept-Iles, Mani-
ouagan, Gagnon, Wabush, Churchill Falls
and Goose Bay, by using the existing roads
insofar as possible.

A connecting road should be constructed
to link the city of Schefferville with the
new road.

VI ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE ACT

Your Committee recommends that the
Government study the opportunity to
amend Bill C-207 so that the subsidies to
transportation of freight in the Atlantic
Region be also applied to the North Shore,
from La Malbaie on highway 17, to the
end of the existing road.

VII RAILWAYS

During the hearings at Labrador City,
certain questions were raised regarding
the Carol Lake Railway, and the Com-
mittee undertook to obtain information as
to the status of this railway company.

The Carol Lake Railway is a private
mining carrier railway incorporated by
the Province of Newfoundland. The Act
of Incorporation is entitled "*The Carol
Lake Company Act*" which was enacted by
the Newfoundland House of Assembly on
June 11, 1959. This company is not under
the jurisdiction of the Canadian Transport
Commission.

Subsection (1) of Section 3 of the *Carol
Lake Company Act* which provides inter
alia, that "the Company shall not be
obliged to carry on the business
of a common carrier" Subsection
(1) of Section 3 further provides that
"subject to subsection (2), the Company
shall, without being subject to any statu-
tory or common law provisions relating to
a common carrier, have the sole right to
determine and collect the remuneration
which it shall receive for any services
which it may perform for others".

The Committee is not aware of any
amendments to the *Carol Lake Company*

Gagnon, Wabush, Churchill Falls et Goose
Bay en utilisant les routes existantes dans
la mesure du possible.

Il faudrait aussi construire une route de
raccordement reliant la ville de Scheffer-
ville à la nouvelle route.

VI LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

Le Comité recommande donc que le
gouvernement étudie la possibilité de mo-
difier le Bill C-207 afin que les subsides au
transport des marchandises dans la région
Atlantique s'appliquent aussi à la Côte
Nord, à partir de la Malbaie, sur la route
17, jusqu'au bout de la route existante.

VII CHEMINS DE FER

Durant les séances du Comité à Labra-
dor City, on a soulevé certains problèmes
au sujet du chemin de fer de Carol Lake,
et le Comité a essayé d'obtenir des rensei-
gnements sur le statut de cette compagnie
de chemin de fer.

La compagnie Carol Lake Railway est
une compagnie de chemin de fer privée
pour le transport du minerai, incorporée
par la province de Terre-Neuve. La loi
d'incorporation est intitulée "*The Carol
Lake Company Act*" et a été adoptée par
l'Assemblée législative de Terre-Neuve
le 11 juin 1959. Cette compagnie n'est pas
sous la juridiction de la Commission cana-
dienne des transports.

Le paragraphe (1) de l'article 3 du
Carol Lake Company Act prévoit entre
autres que «la compagnie ne sera pas
obligée de . . . faire affaires à la manière
d'un transporteur public . . .» le para-
graphe (1) de l'article 3 prévoit en outre
que «sous réserve du paragraphe (2), la
Compagnie, sans être sujette aux dispo-
sitions d'aucune loi statutaire ou commune
concernant les transporteurs publics, aura
seule le droit d'établir et de recevoir la
rémunération qu'elle recevra pour ses
services.»

Le Comité ne croit pas qu'on ait apporté
de modifications au *Carol Lake Company*

Act, but to be absolutely certain as to its current provisions, the Committee would suggest it might be well to verify the current status of this Newfoundland statute.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating thereto (Issues Nos. 31, 32, 33, 34, 35, 36 and 37, First Session, 28th Parliament and Issues Nos. 2 and 8, Second Session, 28th Parliament) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

Concurred in on Friday March 6th 1970.

Act, mais, pour être absolument sûr de ses dispositions actuelles, le Comité es d'avis qu'il serait souhaitable d'en vérifier le statut actuel.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages sur la question étudiée (fascicules n°s 31, 32, 33, 34, 35, 36 et 37 première session, 28^e Législature, et fascicules n°s 2 et 8, seconde session, 28^e Législature) est déposé.

Respectueusement soumis,

Adopté le vendredi 6 mars 1970

APPENDIX "A"

List of Witnesses Heard by the Committee on the Question of Transportation Problems of the Atlantic Provinces

Part II - Quebec - Labrador

Mr. Vincent F. Chagnon, Mayor,
City of Lévis, P.Q.
Mr. Eugene Langlois, Chairman,
Industrial and Commercial Commission of
the City of Lévis, P.Q.
Mr. J. Hanley, Director,
Traffic Branch,
Canadian Transport Commission.
Mr. Fernand Gosselin,
Merchant.
Mr. Marc Boily,
Accountant.
Mr. Camille Archambault, Executive Director,
L'Association du Camionnage du
Québec Inc.
Mr. Alexandre Lesage, Counsel,
L'Association du Camionnage du Québec
Inc.
Mr. Guy Cayer, Secretary,
L'Association du Camionnage du Québec
Inc.

APPENDICE «A»

Liste des Témoins Entendus par le Comité Relativement aux Problèmes de Transport dans les Provinces de l'Atlantique

Deuxième Partie—Québec— Labrador

M. Vincent F. Chagnon, maire,
Ville de Lévis, P.Q.
M. Eugène Langlois, président,
Commission industrielle et commerciale
de la Ville de Lévis, P.Q.
M. J. Hanley, directeur,
Division du trafic,
Commission canadienne des transports.
M. Fernand Gosselin,
Marchand.
M. Marc Boily,
Comptable.
M. Camille Archambault, administrateur
délégué,
L'Association du Camionnage du Québec
Inc.
M. Alexandre Lesage, conseiller,
L'Association du Camionnage du Québec
Inc.
M. Guy Cayer, secrétaire,
L'Association du Camionnage du Québec
Inc.

Mr. Marc A. Bisson, Mayor,
City of Romuald D'Etchemin, P.Q.

Mr. Paul-Emile Dubé, President,
Industrial Union of St-Romuald, P.Q.

Mr. Achille Goulet,
Potato Producer,
St-Lambert, Lévis Co., P.Q.

Mr. Paul Dumont, Past President,
Canadian Manufacturers Association.

Mr. Pierre Mascolo, Director,
Regional Council of the North Coast
(C.S.N.)

Mr. J. P. Lalonde, Secretary,
Air Transport Committee.

Mr. Yvon Leclerc, President, C.T.C.,
F.T.Q., Labour Councils of Baie Comeau,
Seven Islands and the Gulf.

Mr. Pierre Dumont, Chairman,
Chamber of Commerce of the Northern
Region,
Hauterive, P.Q.

Mr. Bernard Baril,
Divisional Manager,
Quebec North Shore Paper Co.

Mr. Jean-Marie Thibeault, Mayor,
Baie-Trinité, P.Q.

Mr. P. J. Cloutier, President,
Sept-Iles Chamber of Commerce,
City of Sept-Iles and the
Union Labour Council.

Mr. Jean-Marie Pelletier,
Member (Quebecair representative),
Sept-Iles Chamber of Commerce, City of
Sept-Iles and the Union Labour Council.

Mr. Maurice Allen, Member, (Air Canada
Sales Manager), Sept-Iles Chamber of
Commerce, City of Sept-Iles and the
Union Labour Council.

Mr. Benoit Rioux, Member, (Manager,
Eastern Canada Stevedoring), Sept-Iles
Chamber of Commerce, City of Sept-Iles
and the Union Labour Council.

Mr. Laurent Méthot, Alderman,
Sept-Iles, P.Q.

Mr. Pierre Bissonnette,
Regional Industrial Delegate for Quebec.

M. Marc A. Bisson, maire,
Ville de Saint-Romuald d'Etchemin, P.Q.

M. Paul-Emile Dubé, président,
Union industrielle de Saint-Romuald, P.Q.

M. Achille Goulet,
Producteur de pommes de terre,
St-Lambert, comté Lévis, P.Q.

M. Paul Dumont, ex-président,
Association canadienne des manufac-
turiers.

M. Pierre Mascolo, directeur,
Conseil régional de la côte Nord (C.S.N.).

M. J. P. Lalonde, secrétaire,
Comité des transports aériens.

M. Yvon Leclerc, président, C.T.C., F.T.Q.,
Conseils du Travail de Baie-Comeau, de
Sept-Îles et du Golfe.

M. Pierre Dumont, président,
Chambre de commerce de la côte Nord,
Hauterive, P.Q.

M. Bernard Baril,
directeur divisionnaire,
Quebec North Shore Paper Co.

M. Jean-Marie Thibeault, maire,
Baie-Trinité, P.Q.

M. P. J. Cloutier, président,
Chambre de commerce de Sept-Îles,
Ville de Sept-Îles et du Conseil
du travail.

M. Jean-Marie Pelletier, (membre) (re-
présentant de Québecair),
Chambre de commerce de Sept-Îles, ville
de Sept-Îles
et du Conseil du travail.

M. Maurice Allen, membre, (directeur du
service des ventes d'Air Canada),
Chambre de commerce de Sept-Îles, ville
de Sept-Îles
et du Conseil du travail.

M. Benoit Rioux, membre, (directeur,
Eastern Canada Stevedoring),
Chambre de commerce de Sept-Îles, ville
de Sept-Îles
et du Conseil du travail.

M. Laurent Méthot, échevin,
Sept-Îles, P.Q.

M. Pierre Bissonnette,
Délégué industriel régional pour le
Québec.

Mr. Donald Gallienne, Mayor,
Sept-Iles, P.Q.

Mr. Louis Dufresne, Mayor,
Port Cartier.

Mr. Robert Burns,
Regional Representative,
Canadian National Railways.

Mr. Pierre Picard, Administrator,
Municipal Affairs,
Department for Municipalities of the
North Shore, Gulf of St. Lawrence.

Mr. Jean Paul Beaudin, Alderman,
"Longue Pointe de Mingan".

Mr. James Hogan, Mayor,
Wabush

Mr. Thomas Burgess, M.H.A.
(Labrador West)

Mr. John Duncan,
Mining Engineer,
Wabush

Mr. Garnet Dunsmore, President,
Royal Canadian Legion, Branch 57,
Wabush.

Mr. W. Armstrong, Chairman,
Local Steelworker's Committee,
Labrador City and Wabush.

Mr. William Parsons, Staff Representative,
Local Steelworker's Committee,
Labrador City and Wabush.

Mrs. Irene Clarkson, Housewife,
Wabush.

Mr. William Wortelboer, Manager,
Dunphy Aldred Co.,
Wabush.

Mr. Marc Chénier, Mayor,
Schefferville, P.Q.

Mr. Raymond Poitras, City Manager,
Schefferville, P.Q.

Mr. Médard Gagnon, Président,
Local Labourers Syndicate,

Mr. Donald Cyr, General Director,
Schefferville Hospital,
Schefferville, P.Q.

Dr. Ernest Boie, M.D.,
Schefferville, P.Q.

Mr. Patrick W. Vickers, Deputy Mayor,
Happy Valley,
Labrador, Nfld.

M. Donald Gallienne, maire,
Sept-Îles, P.Q.

M. Louis Dufresne, maire,
Port Cartier

M. Robert Burns,
Représentant régional du
Canadien-National.

M. Pierre Picard, administrateur
des municipalités de la côte Nord
et Golfe Saint Laurent,
Ministère des Affaires municipales.

M. Jean Paul Beaudin, échevin,
«Longue Pointe de Mingan».

M. James Hogan, maire,
Wabush.

M. Thomas Burgess, député à la chambre
d'assemblée,
(Labrador-Ouest).

M. John Duncan,
Ingénieur minier,
Wabush.

M. Garnet Dunsmore, président,
Légion canadienne, section 57,
Wabush.

M. W. Armstrong, président,
Comité local des métallurgistes de
Labrador City et de Wabush.

M. William Parsons, représentant du
personnel,
Comité local des métallurgistes de
Labrador City et de Wabush.

Mme Irène Clarkson, ménagère,
Wabush.

M. William Wortelboer, gérant,
Dunphy Aldred Co.,
Wabush.

M. Marc Chénier, maire,
Schefferville, P.Q.

M. Raymond Poitras, administrateur municipal,
Schefferville, P.Q.

M. Médard Gagnon, président,
Syndicat local des ouvriers,
Schefferville, P.Q.

M. Donald Cyr, directeur général,
Hôpital de Schefferville,
Schefferville, P.Q.

D^r Ernest Boie, m.d.,
Schefferville, P.Q.

M. Patrick W. Vickers, maire suppléant,
Happy Valley, Labrador, Terre-Neuve.

Mr. W. H. Rompkey, President,
Happy Valley Chamber of Commerce.

Mr. M. Woodward,
Stevedoring Contractor.

Mr. W. N. Howlett,
Member Chamber of Commerce,
Happy Valley, Labrador, Nfld.

Mr. F. G. Mercer,
Resident Representative,
Labour Affairs,
Happy Valley, Labrador, Nfld.

Mr. Francis L. Kelly, President,
Coastal Labrador, Regional Development
Association,
Happy Valley, Labrador, Nfld.

Mr. Claude Desmarteau,
District Operations Manager,
North Eastern Territory,
Bell Canada,
Happy Valley, Labrador, Nfld.

Mr. Robert Savage,
Vice-President and General Manager,
Quebec and Ontario Transport Co.

Mr. Ira Tucker,
Resident Manager,
Wabush Enterprises.

Mr. Baron MacDonald,
Executive Assistant to the President,
Wabush Enterprises.

Mr. William Harris,
Vice-President, Public Relations,
Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.
The Honourable Don Jamieson,
Minister of Transport.

Mr. A. Scott,
Assistant Deputy Minister, Air.

M. W. H. Rompkey, président,
Chambre de commerce de Happy Valley.

M. M. Woodward,
Entrepreneur d'arrimage.

M. W. N. Howlett,
Membre de la Chambre de commerce,
Happy Valley, Labrador, Terre-Neuve

M. F. G. Mercer,
Représentant local,
Questions ouvrières,
Happy Valley, Labrador, Terre-Neuve.

M. Francis L. Kelly, président,
Région côtière du Labrador,
Association d'expansion économique ré-
gionale,
Happy Valley, Labrador, Terre-Neuve.

M. Claude Desmarteau,
Directeur de district de l'exploitation,
Territoire du nord-est,
Bell Canada,
Happy Valley, Labrador, Terre-Neuve.

M. Robert Savage,
Vice-président et gérant général,
Quebec and Ontario Transport Co.

M. Ira Tucker,
Directeur résident,
Wabush Enterprises.

M. Baron MacDonald,
Adjoint exécutif au président,
Wabush Enterprises.

M. William Harris,
Vice-président, relations publiques,
Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.
L'honorable Don Jamieson,
Ministre des Transports.

M. A. Scott,
Sous-ministre adjoint pour l'air.

MINUTES OF PROCEEDINGS

PROCÈS-VERBAL

[Text]

[Traduction]

TUESDAY, January 27, 1970.

Le MARDI 27 janvier 1970

(17)

(17)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 1:00 a.m. *IN CAMERA*, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Godin, Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) (16).

Also present: Messrs. Howe and McGrath.

The Committee proceeded to the consideration of a Draft Report to the House on the question of Transportation Problems in the Atlantic Provinces, Part II, Quebec-Labrador.

At 12:30 p.m. consideration of the Report continuing, the Committee adjourned until 11:00 on Thursday, January 29, 1970.

THURSDAY, January 29, 1970.

(18)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:10 a.m. *IN CAMERA*, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Blouin, Corbin, Givens, Horner, Kaplan, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel (14).

Also present: Messrs. McGrath and Legault.

The Committee resumed consideration of the Draft Report to the House on the question of Transportation Problems in

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à huis clos ce matin à 11 heures. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Forrestall, Godin, Horner, La Salle, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*) (16).

Autres députés présents: MM. Howe et McGrath.

Les membres du Comité reprennent l'étude d'un projet de rapport à la Chambre sur les Problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique, Partie II, Québec-Labrador.

A midi 30, au cours de l'étude du rapport, la séance du Comité est levée jusqu'à 11 heures, le jeudi 29 janvier 1970.

Le JEUDI 29 janvier 1970

(18)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à huis clos ce matin à 11 h. 10. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Blouin, Corbin, Givens, Horner, Kaplan, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel (14).

Autres députés présents: MM. McGrath et Legault.

Les membres du Comité reprennent l'étude du projet de rapport à la Chambre des communes sur les Problèmes du trans-

the Atlantic Provinces, Part II, Quebec-Labrador.

On motion of Mr. Thomas (*Moncton*),

Resolved,—That the Draft Report to the House on the subject of Transportation Problems in the Atlantic Provinces, Part II, Quebec-Labrador be adopted as amended and that the Chairman be authorized to report it to the House.

It was agreed that the Sub-Committee on Agenda and Procedure meet to consider the amended Draft Report before the Chairman reports to the House.

On motion of Mr. Thomas (*Moncton*),

Resolved,—That the Minutes of Proceedings of the *In Camera* meetings held on January 27 and January 29, be printed.

At 12:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, February 10, 1970.
(19)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Toronto, at 10:00 a.m., the Chairman, Mr. H. Pitt Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel, Weatherhead (19).

Other member present: Mr. Chappell.

Witnesses: From the Metropolitan Toronto Taxicab Conference: Messrs. A. Sadoff, Director; Murdock Cameron, President; Louis Friedman, Director.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That the Clerk be authorized to advertise in Western newspapers to amend the previous notice published, extending the time limit for the submission of briefs, from January 30, 1970 to March

port dans les provinces de l'Atlantique
Partie II, Québec-Labrador.

Sur une proposition de M. Thomas (*Moncton*),

Il est convenu,—Que le projet de rapport à la Chambre des communes sur les Problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique, Partie II, Québec-Labrador, soit adopté sous sa forme modifiée et que le président soit autorisé à en saisir la Chambre.

Il est convenu,—Que le sous-comité de l'agenda et de la procédure se réunisse pour vérifier le projet de rapport avant que le président le dépose en Chambre.

Sur une proposition de M. Thomas (*Moncton*),

Il est convenu,—Que les procès-verbaux des réunions tenues à huis clos les 27 et 29 janvier 1970 soient imprimés.

A midi 45, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président

Le MARDI 10 février 1970
(19)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Toronto à 10 h. 00. Le président, M. H.-Pitt Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberk, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London Est*), Trudel, Weatherhead—(19).

Autre député présent: M. Chappell.

Témoins: De la Metropolitan Toronto Taxicab Conference: MM. A. Sadoff, administrateur; Murdock Cameron, président; Louis Friedman, administrateur.

Sur proposition de M. Skoberg,

Il est convenu,—Que le greffier soit autorisé à annoncer dans les journaux de l'Ouest que la date limite pour présenter les mémoires relatifs au transport de surface aux aéroports du Canada est portée

), 1970 on the subject of ground transportation at airports in Canada, and to amend the last part of the notice so that it reads "40 copies in English or French".

The Chairman then introduced officials of the Metropolitan Toronto Taxicab Conference and Mr. A. Sadoff, Director, made a brief opening statement, reading from a prepared text.

At 10:45 a.m., the Committee agreed to suspend the meeting in order to allow different T.V. stations to take pictures.

At 10:50 a.m. the questioning of witnesses resumed.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That the judgment rendered on Tuesday, May 24, 1955 in the case of Jack Ross and Her Majesty the Queen, be read with the Clerk of the Committee as Exhibit No. 1.

On motion of Mr. Deakon,

Resolved,—That the Clerk of the Committee obtain the judgment from the Court of Appeal for Ontario pronounced in the case of Jack Ross and Her Majesty the Queen, on June 24, 1954 and that it be read with the Clerk of the Committee as Exhibit No. 2.

On motion of Mr. Givens,

Resolved,—That a representative of the Metropolitan Licensing Commission be invited to appear and inform the Committee of provincial regulations pertaining to the operation of taxicabs in the Toronto area.

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

(20)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this day at 2:00 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Deakon, Forrestall, Givens,

au 30 mars 1970 au lieu du 30 janvier 1970, et à modifier la dernière partie de l'avis public de façon à ce qu'on puisse y lire: «40 copies anglaises ou françaises».

Le président présente alors les directeurs de la *Metropolitan Toronto Taxicab Conference* et M. A. Sadoff, administrateur, donne lecture d'un exposé.

A 10 h. 45, les membres du Comité acceptent de suspendre la réunion afin de permettre aux différents postes de télévision de filmer.

A 10 h. 50, on reprend l'interrogatoire des témoins.

Sur proposition de M. Skoberg,

Il est convenu,—Que le jugement rendu le mardi 24 mai 1955 dans le cas de Jack Ross et de sa Majesté la Reine soit déposé par le greffier du comité à titre de Pièce n° 1.

Sur proposition de M. Deakon,

Il est convenu,—Que le greffier du comité se procure le jugement de la Cour d'appel de l'Ontario prononcé dans le cas de Jack Ross et de sa Majesté la Reine le 24 juin 1954 et qu'il serait déposé par le greffier du comité à titre de Pièce n° 2.

Sur proposition de M. Givens,

Il est convenu,—Qu'un représentant de la *Metropolitan Licensing Commission* soit invité à venir témoigner afin de renseigner les membres du comité sur les règlements provinciaux relatifs à l'exploitation des taxis dans la région torontoise.

A midi, la séance du comité est levée jusqu'à 2 h. 00 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(20)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 h. 00. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Deakon, Forrestall, Givens, Guay

Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel, Weatherhead (18).

Other members present: Messrs. Chappell and Walker.

Witnesses: Same as at the morning's sitting with the addition of the following: *From the Metropolitan Licensing Commission:* Messrs. David Ross, Solicitor; James Neville, Administrator. *From the Mississauga Cab Owners Association:* Mr. Alexander Davidson, Q.C.; Mr. Milton Rose, General Manager; Mr. Peter Thompson, President. Mr. Harry Fisher, Independent taxi owner. Mr. Charles W. McGee, Ph.D., Consulting Economist and Traveller; Mr. Normand Treuer, taxi driver.

The Committee resumed the questioning of the witnesses.

The examination of the witnesses being concluded, the Chairman thanked them and they retired.

The Chairman then introduced officials of the Metropolitan Licensing Commission who were questioned on regulations pertaining to the operation of taxis in Metropolitan Toronto.

Their examination being concluded the Chairman thanked the witnesses and they withdrew.

The By-Law and extracts of by-law number 88-69 of the Municipality of Metropolitan Toronto relating to owners and drivers of cabs and taxicab brokers were tabled with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 3*.

Officials of the Mississauga Cab Owners Association were introduced and their spokesman Mr. Alexander Davidson, Q.C., read the brief at length and they were questioned thereon.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to retire.

The Chairman introduced Mr. Harry Fisher who made an oral presentation and

(Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London Est), Trudel, Weatherhead.—(18).

Autres députés présents: MM. Chappell et Walker.

Témoins: Les mêmes que ce matin ainsi que: *De la Metropolitan Licensing Commission:* MM. David Ross, avocat; James Neville, administrateur. *De l'Association des propriétaires de taxis de Mississauga:* MM. Alexander Davidson, c.r.; Milton Rose, gérant général; Peter Thompson, président. MM. Harry Fisher, propriétaire de taxis indépendant; Charles W. McGee, conseiller économique et voyageur; Normand Treuer, chauffeur de taxi.

Les membres du comité reprennent l'interrogatoire des témoins.

Après l'interrogatoire, le président remercie les témoins qui se retirent.

Le président présente alors les représentants de la *Metropolitan Licensing Commission* qui répondent à des questions relatives aux règlements sur l'exploitation de taxis dans la région métropolitaine de Toronto.

Après leur interrogatoire, le président les remercie et ils se retirent.

Les règlements municipaux et les extraits du règlement municipal numéro 88-69 de la municipalité de Toronto métropolitain relatifs aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi et aux agents de taxis sont déposés à titre de *Pièce n° 3*.

Le président présente les représentants de l'Association des propriétaires de taxis de Mississauga. Leur porte-parole, M. Alexander Davidson, c.r., donne lecture du mémoire. Les témoins répondent ensuite aux questions des députés.

Le président remercie ensuite les témoins qui sont autorisés à se retirer.

Le président présente M. Harry Fisher qui fait une déclaration et répond ensuite

as questioned thereon. His questioning being concluded, the Chairman thanked him and he retired. Mr. Charles W. McGee, a.D. Consulting Economist was then called upon to make an oral submission and was questioned thereon.

The examination of Mr. McGee being completed, he was thanked and allowed to leave.

The Chairman then introduced Mr. Treuer who made an oral representation and was questioned thereon.

The questioning of the witness being concluded, the Chairman thanked Mr. Treuer who withdrew.

At 5:50 p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m. on Wednesday, February 11, 1970.

aux questions des députés. Après son interrogatoire, le président le remercie et il se retire. On invite ensuite M. Charles W. McGee, conseiller économique, à venir témoigner. Il répond ensuite aux questions des députés.

Après l'interrogatoire de M. McGee, le président le remercie et lui permet de se retirer.

Le président présente alors M. Treuer qui fait une déclaration et répond aux questions des députés.

Après l'interrogatoire du témoin, le président le remercie et ce dernier se retire.

A 5 h. 50, la séance du comité est levée jusqu'au mercredi 11 février 1970 à 9 h. 30 du matin.

Le greffier du comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, February 10, 1970

1005

The Chairman: Ladies and gentlemen, we are in Toronto this morning to study ground transportation. Before we start I would like to mention that I have received letters from two members of Parliament asking for an extension of the deadline for the submission of briefs to us from some towns. I think our deadline was extended to March 30, if I remember rightly, but the Committee may feel that we should extend this date to give a chance to some of the associations to prepare briefs. As you know, in our advertisement inviting the submission of briefs we asked to have so many copies of the briefs in French and so many copies in English. In this area, I think, we should mention English "or" French.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, where were these letters from? What part of Canada were they from?

The Chairman: Most of the complaints we had were from Winnipeg. There were a few from the Toronto area, but most of the complaints were from the press...newspapermen.

Mr. Skoberg: I would so move that we extend the time of our hearings appropriately to the...

The Chairman: March 30?

Mr. Skoberg: Maybe even April.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Is this not a matter of a deadline for receiving briefs? It is not an extension of time for the hearings.

The Chairman: No, it is a deadline for the receiving of briefs.

Mr. Allmand: Yes, I would extend the deadline for receiving briefs to March 30.

The Chairman: Is everybody agreed on that date?

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 10 février 1970

Le président: Mesdames et messieurs, nous sommes à Toronto ce matin pour étudier la question du transport de surface. Mais avant de commencer nos délibérations, je veux vous dire que nous avons reçu une lettre de deux membres du Parlement nous demandant de prolonger le délai pour la remise de mémoires que doivent nous soumettre certaines villes. Je pense que nous avions prévu de prolonger ce délai jusqu'au 30 mars, mais le Comité est peut-être d'avis que nous devrions reculer cette date afin de donner à certaines associations le temps de préparer un mémoire. Comme vous le savez, nous avons souligné dans notre annonce relative à la présentation de mémoires que nous voulions recevoir un certain nombre d'exemplaires en anglais, et un certain nombre d'exemplaires en français. Je pense qu'ici nous devrions mentionner «en anglais ou en français».

M. Skoberg: Monsieur le président d'où viennent ces lettres, de quelle partie du Canada ont-elles été envoyées?

Le président: La plupart des plaintes que nous avons reçues venaient de Winnipeg, quelques-unes de la région de Toronto, mais la plupart des plaintes venaient des journaux des journalistes.

M. Skoberg: Je proposerais alors de prolonger la période de nos audiences, même peut-être jusqu'au...

Le président: Le 30 mars?

M. Skoberg: Peut-être même avril.

Le président: M. Allmand?

M. Allmand: N'est-ce pas une question de délai pour les remises de mémoires? Il ne s'agit pas de prolonger la période des audiences.

Le président: Non, il s'agit de la date limite pour la remise des mémoires.

M. Allmand: Oui je reporterais au 30 mars cette date limite pour la remise des mémoires.

Le président: Tout le monde est d'accord là-dessus?

[Text]

Mr. Allmand: Did you also want a motion that it is not required that the briefs be in French and English, but French or English.

The Chairman: Yes, French or English.

Mr. Skoberg: Do you think March 30 is long enough? What notification have they received to date?

The Chairman: We already have advertised twice in the newspaper, but I believe we will have to advertise again because I understand the deadline was too close to start with. However, if they have until March 30 to present their briefs, I think that is pretty fair.

An hon. Member: That is two months.

The Chairman: Yes, that is two months.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, the ads that were in the *Winnipeg Tribune* and the *Winnipeg Free Press*, only gave three or four days for the submission of briefs on the old deadline. Are you going to put in new ads to indicate that this deadline has been extended?

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: Fine.

Mr. Howe: Mr. Chairman, on what day of the week are you going to run the advertisements, Monday, Tuesday...

The Chairman: It will appear twice, on Wednesday and Thursday, so everybody will have had a chance to read it by the weekend.

Mr. Howe: Thank you.

The Chairman: Is everybody agreed? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, if you extend the date to the end of March, this would not mean, would it, if it appears necessary to go to these areas, but we would have to be there on that date. We have to go to other areas of Canada in April and that is why I wonder whether the end of March is...

The Chairman: Those people might be called to be heard in Ottawa. Just because people in Winnipeg are preparing briefs does not mean that we will go there. We may not go to either Winnipeg or Vancouver. Those people might be called to come to Ottawa to present their briefs.

[Interpretation]

M. Allmand: Ne demandiez-vous pas une motion stipulant qu'il n'est pas obligatoire présenter les mémoires en anglais et en français, mais en anglais ou en français?

Le président: Oui en français ou en anglais.

M. Skoberg: Pensez-vous que si le 30 mars devient la date limite le délai sera suffisant? Quels avis leur ont été envoyés jusqu'à jour?

Le président: Nous avons déjà publié des avis dans les journaux et je pense qu'il faudra en publier un troisième parce que le délai était trop court au début. Mais je pense que s'ils ont jusqu'au 30 mars pour présenter leur mémoire, ce serait assez raisonnable.

Une voix: C'est un délai de deux mois.

Le président: Oui, c'est un délai de deux mois.

M. Allmand: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. Les avis qui ont paru dans le *Tribune* et le *Free Press*, tous deux de Winnipeg, n'accordaient que trois ou quatre jours de délai pour la remise des mémoires d'après la première date limitée. Allez-vous mettre d'autres avis dans les journaux annonçant que la date limite a été reculée?

Le président: Oui.

M. Allmand: Très bien.

M. Howe: Monsieur le président, quel jour de la semaine cet avis paraîtra-t-il, le lundi ou le mardi...?

Le président: Il paraîtra deux fois, le mercredi et le jeudi, afin que tout le monde ait l'occasion de le lire d'ici la fin de la semaine.

M. Howe: Merci.

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Si vous reportez la date à la fin de mars, cela ne signifiera pas n'est-ce pas que s'il nous faut nous rendre dans ces régions, nous devons être là à cette date. Nous devons nous rendre dans d'autres régions du Canada, en avril, c'est pourquoi je me demande si la fin de mars est...

Le président: Il est possible que ces personnes soient convoquées à Ottawa. Nous ne serons pas forcés d'aller à Winnipeg parce que des gens de cette ville ont préparé des mémoires. Il est possible que nous n'allions ni à Winnipeg ni à Vancouver. Ces gens peuvent être convoqués à Ottawa pour présenter leurs mémoires.

Texte]

Mr. Skoberg: That is why I wonder whether we should extend it beyond the end of March.

Mr. Horner: We have a lot of work to do in this area.

Mr. Skoberg: That is right. I would prefer that we extend it beyond the end of March in order to give these people an opportunity to present their briefs, because it is very true that we have a terrific amount of work to do.

The Chairman: Do you want to extend it to April 15?

Mr. Skoberg: I think we should make it at least the middle of April, April 30, in fact.

Mr. Rock: When was the notice put in the paper?

The Chairman: We already have advertised twice.

Mr. Rock: And when was that?

The Chairman: In January and February.

Mr. Rock: In January and February. How long does it take...

The Chairman: No, I was wrong. It was just in January.

Mr. Rock: ...to prepare a brief? By the end of March it will have been three months since the first notice.

Mr. Horner: Yes, but there are some members of your Party who never heard about it until a week or two ago.

Mr. Rock: Pardon.

Mr. Horner: There are some members of your Party who never heard about it until a week or two ago.

Mr. Rock: And yours, too.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, the problem was that the ads appeared in the Winnipeg papers with a deadline three days after the ads appeared. I think the ads appeared on January 23 or 24 stating they had to have the briefs in by the end of January. This was the reason the people in those areas got upset.

The Chairman: Is it agreed to postpone it until April 30?

Mr. Thomas: Mr. Chairman, if I may, I think what is important at this point is to

[Interprétation]

M. Skoberg: C'est la raison pour laquelle je me demande si nous ne devrions pas prolonger ce délai au-delà du 30 mars.

M. Horner: Nous avons beaucoup à faire dans ce domaine.

M. Skoberg: C'est exact. Je préférerais que nous prolongions ce délai au-delà du mois de mars pour que tous ces gens aient l'occasion de présenter leurs mémoires. En effet, nous avons beaucoup de travail à faire.

Le président: Voulez-vous le prolonger jusqu'au 15 avril?

M. Skoberg: Je pense que nous pourrions fixer la date limite au 15 ou au 30 avril, par exemple.

M. Rock: Quand cet avis a-t-il été publié dans les journaux?

Le président: Nous avons déjà publié deux avis.

M. Rock: A quelle date?

Le président: En janvier et en février.

M. Rock: En janvier et en février. Combien de temps faut-il?

Le président: Non, je me suis trompé, seulement en janvier.

M. Rock: Janvier, février, mars, combien de temps faut-il pour préparer un mémoire? A la fin de mars trois mois se seront écoulés depuis la parution du premier avis.

M. Horner: Mais, il y a seulement une ou deux semaines que certains membres de votre parti en ont entendu parler.

M. Rock: Pardon.

M. Horner: Il y a seulement une ou deux semaines que certains membres de votre parti en ont entendu parler.

M. Rock: Certains membres du vôtre également.

M. Allmand: Monsieur le président, l'origine du problème est que les annonces parurent dans les journaux de Winnipeg comportant une date limite de trois jours après la date de leur parution. Je crois que les annonces parurent les 23 et 24 janvier stipulant que les mémoires devraient être remis vers la fin du même mois. C'est pourquoi les gens de cette région étaient bouleversés.

Le président: Êtes-vous d'accord pour prolonger ce délai jusqu'au 30 avril?

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, ce qui importe maintenant c'est de

[Text]

determine, first of all, the length of time we are going to grant these people to submit briefs. When we hear them is another matter.

The Chairman: Yes, that is entirely another matter.

Mr. Thomas: I do not think this Committee should say sometime into next summer or April 30 is the deadline for anybody to submit a brief. I think there should be a realistic deadline. Two months is adequate as far as I am concerned, and any briefs that are to be submitted should be submitted by March 30. When we hear them is another question. We can hear them in June or July for that matter, but the briefs should be submitted by that time.

The Chairman: I think two months is adequate.

Mr. Thomas: Two months, I think, is plenty of time for anybody who is interested.

Mr. Skoberg: I want it clearly understood, though, that people who submit a brief at a later date are still going to be heard by this Committee. We have done this in the past and there is no...

The Chairman: It has always been the practice, Mr. Skoberg.

Does everybody agree on March 30 as the final date for the submission of briefs?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to call on our first witnesses this morning from the Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated, Mr. A. Sadoff, Director of the Conference, Mr. Murdock Cameron, President of the Conference and Mr. Louis Friedman, Chairman of the Conference. Would you gentlemen please come forward? I will ask Mr. Sadoff to read his brief.

Mr. A. Sadoff (Director, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated):

Mr. Chairman, members of the Committee, we represent the Metropolitan Toronto Taxicab Conference. We number approximately 1,250 of the 1,900 licensed taxicabs in Metro Toronto, and including drivers and the working personnel of these taxicabs, we have a representation of approximately 8,000 people. We would like to submit our recommendations for the improvement of ground transportation at Toronto International Airport.

[Interpretation]

déterminer tout d'abord le délai que nous allons accorder à ces personnes.

Le président: Oui, c'est une toute autre question.

M. Thomas (Moncton): Je ne pense pas qu'on nous devrions dire que la date limite de remise des mémoires se situe dans le courant de l'été prochain ou au 30 avril. Il devrait avoir une date limite fixée objectivement, à mon avis. Deux mois sont suffisants et vers le 30 mars tout mémoire qui devait être présenté devrait l'être en fait. La date de lecture est une autre question. Nous pourrions en entendre la lecture au mois de juin ou de juillet, ce n'est pas important mais il faut que les mémoires soient remis à la date limite.

Le président: A mon avis, deux mois suffisent.

M. Thomas (Moncton): Je pense qu'un délai de deux mois est largement suffisant pour toute personne qui s'y intéresse.

M. Skoberg: Néanmoins, je tiens à ce qu'on l'on admette, que les gens qui soumettront leur mémoire à une date ultérieure pourront tout de même en donner lecture à notre Comité, nous l'avons fait auparavant et il n'y a pas...

Le président: Monsieur Skoberg, nous avons toujours procédé de cette façon. Tout le monde est d'accord pour que le 30 mars soit la date limite de remise des mémoires?

Des voix: D'accord.

Le président: Maintenant, je voudrais appeler les premiers témoins de ce matin, les représentants de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated. M. Sadoff, le directeur de la Conférence, M. Murdock Cameron, président de la Conférence et M. Louis Friedman, également président de la Conférence. Voulez-vous vous avancer, messieurs? Je demanderais à M. Sadoff de lire son mémoire.

M. A. Sadoff (directeur de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated): Monsieur le président, messieurs, nous représentons la Metropolitan Toronto Taxicab Conference et nous sommes environ 1,250 des 1,900 taxis opérant sous permis dans le Toronto Metropolitan, y compris les chauffeurs, le personnel chargés de l'entretien de ces taxis, nous représentons environ 8,000 personnes. Et nous aimerions vous présenter nos recommandations afin d'améliorer les transports de surface de l'Aéroport international de Toronto.

[Texte]

The first item in the brief that I would like to make very, very clear is that we would like to be a complement to the present contract holder at Toronto International Airport. We are not advocating the abolition of the ground transportation that is available at the airport now, we would like to be a complement to the present service.

Second, we would like to have an accessible taxicab stand alongside the sedan service stand at the airport now so that the public will have a choice of transportation at the airport.

Third, the adoption of the above would eliminate the present discrimination against Metro-licensed metered taxicabs and at the same time give the air travellers a free choice in ground transportation.

Fourth, taxicab operating standards and supervision to be set by the Department of Transport under a system of licensing.

Fifth, payment to the Department of Transport for each airport licence at the time of issue.

Sixth, cancellation or suspension of the licence for cause.

I would like to elaborate on the six items mentioned. I feel that the Department of Transport certainly has a problem at the airports across Canada. It would be very, very difficult for Ottawa to state, "You can come in, but you must stay out", and for this reason we believe it is very, very important for a licence to be issued because this would eliminate any cry of discrimination from any taxicab operator. For those who wish to purchase a licence, it should be theirs if they so wish and from those who do not care to buy a licence, there certainly could not be any cry of discrimination.

I have heard it said that some of the taxicabs need cleaning up. I will be the first to admit that. I think there should be proper standards for cleanliness under the supervision of the Department of Transport which would be a benefit both to the taxi-riding public and to the taxicab industry. This really is my brief.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Sadoff, I wonder if you would comment briefly on how you think this would affect the Mississauga Licensing Commission in that municipality? Do you see any trouble there?

[Interprétation]

Le premier point de notre mémoire sur lequel j'insiste fortement est que nous aimerions que nos services soient le complément de ceux du détenteur actuel de contrat de l'aéroport international de Toronto. Nous ne préconisons pas l'abolition du service de transport de surface desservant l'aéroport, actuellement, nous aimerions en devenir le complément.

Deuxième point, nous aimerions avoir un poste accessible aux taxis à côté du poste réservé actuellement au service de limousine afin qu'à l'aéroport, le public puisse avoir le choix du mode de transport disponible.

Troisièmement, l'adoption des propositions susmentionnées permettrait d'éliminer la discrimination manifestée actuellement à l'égard des taxis munis de taximètre et détenteurs de permis métropolitains, tout en assurant aux gens voyageant par avion un libre choix de transport de surface.

Quatrièmement, les normes concernant l'exploitation des taxis et le contrôle seraient établies par le ministère des Transports en vertu d'un régime de permis.

Cinquièmement, le paiement au ministère des Transports de chaque permis relatif à l'aéroport au moment de son émission.

Sixièmement l'annulation ou la suspension du permis pour motif déterminé.

J'aimerais commenter les six points, susmentionnés. Je pense que le ministère des Transports a à faire face à un problème aux aéroports, d'un bout à l'autre du Canada. Il serait extrêmement difficile à Ottawa de dire: vous pouvez entrer, mais vous ne pouvez pas stationner. Pour cette raison, nous croyons qu'il est extrêmement important qu'un permis soit émis, ce qui empêcherait aux exploitants de taxis de se plaindre de discrimination à leur égard. Ceux qui désireraient acheter un permis, devraient pouvoir l'obtenir. Ceux qui ne désireraient pas acheter un tel permis, ne se plaindraient pas et ne pourraient pas se plaindre de discrimination.

J'ai déjà entendu dire que certains des taxis ont besoin d'être nettoyés. Je serais le premier à le reconnaître. Je pense que des normes de propreté devraient être établies sous la surveillance du ministère des Transports ce qui serait à l'avantage tant du public de voyageurs que de l'industrie du taxi. C'est l'essentiel de mon mémoire.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Sadoff, pourriez-vous nous dire brièvement comment vos propositions affecteraient la Commission des permis de Mississauga? Voyez-vous des difficultés de ce côté?

[Text]

Mr. Sadoff: In 1955 there was a similar case which pertained to separate boroughs of Metropolitan Toronto which went to the Supreme Court of Canada. I have a copy of the judgment available for this Committee. It states that a taxicab in Toronto can go to Mississauga, Hamilton, London or Port Credit and pick up a passenger and take him anywhere out of that vicinity and he does not require a license.

Mr. Horner: That is true if the person has called the taxi but, as I understand it, the taxi is not allowed to wait around and pick up or solicit business in another municipality that it does not have a licence for.

Mr. Sadoff: I believe that the ruling about calling for a taxicab is one that was made by the Department of Transport in Ottawa in relation to Malton airport, but I think if you will go over the Supreme Court ruling you will see that this is not so.

Mr. Horner: That is quite interesting. What are your views with regard to having a direct-line telephone system installed for the various taxi companies within Malton airport?

Mr. Sadoff: I have wondered about this for the past 10 years. While at Malton airport I have observed they have several direct telephone lines to various hotels in Toronto. A person who comes off a plane has a choice of hotel and a choice of car rental—I believe it is Hertz or Avis, or some of the other companies—but again we come back to the fact there is not much choice in ground transportation.

Mr. Horner: There does not appear to me to be much parking space for what might be called a common taxi stand at the Malton airport in comparison with some of the other airports in Canada. Would you disagree with that? You know the airport better than I do, perhaps.

Mr. Sadoff: I feel that the space which is there now, although it is certainly limited there is enough for someone else to share with the present contract holders.

Mr. Horner: This is my last question, Mr. Chairman. Outside of what we might call the terminal complex there appears to be ample room for what might be called taxicab stands, and if there was a direct line telephone you

[Interpretation]

M. Sadoff: En 1955 il y a eu une situation analogue concernant les différentes municipalités du Toronto métropolitain. Ces municipalités sont présenté leurs griefs à la Cour suprême du Canada. J'ai un exemplaire du jugement que je peux mettre à la disposition du Comité. Il y est stipulé qu'un taxi de Toronto peut se rendre à Mississauga, Hamilton, London, Port Credit, pour y prendre un voyageur et le conduire n'importe où à l'extérieur de cette région et qu'il n'a pas besoin de permis.

M. Horner: C'est exact, si la personne a demandé le taxi, mais si je comprends bien le taxi ne peut pas attendre pour prendre ou solliciter des clients dans une autre municipalité pour laquelle il n'a pas de permis.

M. Sadoff: Je crois que la décision prévoyant qu'il faut téléphoner pour obtenir un taxi a été rendue par le ministère des Transports relativement à l'aéroport de Malton mais je pense que si vous examinez la décision de la Cour suprême vous verrez qu'il en est ainsi.

M. Horner: C'est très intéressant. Que pensez-vous de l'installation d'un service téléphonique à ligne directe entre l'aéroport et les différentes compagnies de taxi?

M. Sadoff: J'y ai pensé ces dix dernières années, à l'aéroport de Malton, j'ai pu me rendre compte qu'ils ont plusieurs lignes directes les reliant aux différents hôtels de Toronto. Une personne qui descend d'avion peut choisir un hôtel, il en est de même pour la location d'une voiture de Hertz, Avis ou quelle qu'autre compagnie. Une fois de plus nous revenons au fait qu'il n'y a pas tellement de choix dans le cas du transport de surface.

M. Horner: Il ne me semble pas qu'il puisse y avoir tellement de place pour un poste en commun à l'aéroport de Malton comparative-ment aux autres aéroports du Canada. Êtes-vous d'accord? Vous connaissez l'aéroport mieux que moi.

M. Sadoff: Je pense que l'espace qui est disponible actuellement, bien que restreint, est suffisant pour qu'il soit partagé avec les détenteurs actuels de contrats.

M. Horner: Je vais poser ma dernière question, monsieur le président. A l'extérieur de ce que l'on pourrait appeler les installations de l'aérogare, il peut y avoir suffisamment d'espace disons pour un poste de taxis

Texte]

would only be a minute or two away from the various taxi companies.

Mr. Sadoff: I do not think it would work, sir. It is very, very difficult. Most people who arrive at Malton airport have luggage and, putting myself in the place of the air-travelling public for a moment, I just cannot see myself walking across half the airport ..

Mr. Horner: No, but you could telephone. You could have a direct line telephone and you could call the stand just outside the complex and a taxi would whip in and pick you up.

Mr. Sadoff: I think if a stand were made available for three or four cars—a very limited space—and then have a feeder station in some other part of the airport where you can keep 10, 15 or 20 cars which will be available to the public, and they can be seen as they come out of the airport. This is what I have observed in most American airports.

Mr. Horner: That is something similar to what I was suggesting.

Mr. Sadoff: Yes sir.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: Do you have any cabs from your Conference in Mississauga?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Givens: Running out of Mississauga? None?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Givens: Your Conference is completely confined to Metropolitan Toronto?

Mr. Sadoff: That is correct, sir.

Mr. Givens: In your brief you are asking the Department of Transport to get into the licensing business as far as cabs are concerned. Is that what you are saying in effect?

Mr. Sadoff: For the airport, yes.

Mr. Givens: As far as this airport is concerned and I suppose any other airport, although you are primarily ..

Mr. Sadoff: ... interested in Toronto, but it would probably...

Mr. Givens: You want the Department of Transport to set the conditions, and so on?

[Interprétation]

et s'il y avait une ligne téléphonique directe il faudrait une ou deux minutes pour entrer en communication avec les différentes compagnies de taxis.

M. Sadoff: Je ne pense pas que ce serait avantageux. C'est extrêmement difficile, la plupart des gens qui arrivent à l'aéroport de Malton ont des bagages, en me mettant à la place des voyageurs arrivant par avion, je ne pourrais pas envisager de franchir à pied la moitié de l'aéroport...

M. Horner: Vous pourriez avoir une ligne téléphonique directe, vous téléphoneriez à ce poste situé à l'extérieur des installations de l'aérogare et un taxi viendrait vous prendre immédiatement.

M. Sadoff: Je pense que s'il y avait un poste pour trois ou quatre voitures, un espace très restreint, et que si on installait un poste de réserve à un autre point de l'aéroport où vous auriez toujours 15 à 20 voitures à la disposition du public, qu'on pourrait voir en sortant de l'aéroport. C'est ce que j'ai pu observer à la plupart des aéroports américains.

M. Horner: C'est analogue à ce que je vous proposais.

M. Sadoff: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Vous avez des taxis affiliés à votre association, à Mississauga?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Givens: Venant de Mississauga? Il n'y en a aucun?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Givens: Votre association ne recrute ses membres que dans le Toronto métropolitain?

M. Sadoff: C'est exact, monsieur.

M. Givens: Dans votre mémoire vous demandez au ministère des Transports d'émettre des permis concernant les taxis. Est-ce que vous demandez en fait?

M. Sadoff: Pour l'aéroport, oui.

M. Givens: En ce qui concerne cet aéroport et je présume tout autre aéroport, bien que vous soyez surtout ..

M. Sadoff: ...intéressé à Toronto, mais probablement ..

M. Givens: Vous voulez que le ministère des Transports établisse les conditions et ainsi de suite?

[Text]

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Givens: If they say uniforms must be worn or if they set standards having to do with cleanliness, you would have to abide by them?

Mr. Sadoff: It would certainly have our blessing.

Mr. Givens: When you speak about a licensing fee, what do you have in mind?

Mr. Sadoff: I am not enough of an authority to even speak of a fee today.

Mr. Givens: What is the licensing fee in Metropolitan Toronto?

Mr. Sadoff: For taxicabs?

Mr. Givens: Yes.

Mr. Sadoff: It is \$100 a year.

Mr. Givens: It is \$100?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Givens: So this would be a licensing fee over and above the \$100 for the privilege of picking passengers up and dropping them off at the airport?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

An hon. Member: Not dropping off; picking up at the airport.

Mr. Givens: You can drop off now, I know, but you can come in and out.

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Givens: Which you cannot do now.

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Givens: I am sure you have looked at the physical configuration of the airport as it now exists. You talk about establishing a stand. Have you given any thought to exactly where you would put this stand having regard to the present congestion of the airport?

Mr. Sadoff: I was out at the airport last night and I feel there could be a stand for four cars as well as the air terminal transport. It is only in this manner that you can give the public a choice.

Mr. Givens: At the departure ramp?

Mr. Sadoff: The departure ramp. Buses are parked along there now, and those buses are

[Interpetation]

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Givens: S'ils disent que le port d'uniformes sera obligatoire ou s'ils établissent des normes de propreté, vous devrez vous y conformer?

M. Sadoff: Vous auriez tout notre consentement.

M. Givens: Quand vous parlez de droits de permis à quoi songez-vous?

M. Sadoff: Je ne suis pas assez au courant de cet aspect de la question pour vous en parler aujourd'hui.

M. Givens: A combien s'élèvent actuellement les droits de permis dans le Toronto Métropolitain?

M. Sadoff: Pour les taxis?

M. Givens: Oui.

M. Sadoff: C'est cent dollars par an.

M. Givens: Cent dollars?

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Givens: Ce serait donc un droit à payer en plus de ces cent dollars pour aller chercher et déposer des voyageurs à l'aéroport?

M. Sadoff: Oui, Monsieur.

Une voix: Pas pour les déposer, pour aller les chercher.

M. Givens: Vous pouvez en déposer actuellement, je le sais, mais vous pouvez entrer et sortir.

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Givens: Ce que vous ne pouvez pas faire, actuellement.

M. Sadoff: Oui.

M. Givens: Oui d'accord. Je suis sûr que vous avez tenu compte de la topographie actuelle de l'aéroport. Vous parlez d'établir un poste. Est-ce que vous avez songé exactement à l'endroit où vous établirez ce poste compte tenu des embarras de circulation qui existent en ce moment à l'aéroport?

M. Sadoff: J'ai été à l'aéroport hier soir, mais j'ai le sentiment qu'il pourrait y avoir un poste pour quatre voitures à côté de l'autobus de l'aérogare; ce n'est que de cette façon qu'on pourra offrir un choix au public.

M. Givens: A la rampe de départ?

M. Sadoff: Oui, des autobus stationnent là actuellement et on n'a pas toujours besoin de

[Texte]

ded. Perhaps I am little selfish, but from my observations last night—I went out there for this purpose and, we certainly do not wish to make a nuisance of ourselves—I feel that there is room out there for four taxicabs.

Mr. Givens: So, you would have four cabs and that stand would be fed from a feeder line or an office, or something elsewhere. Is that the idea?

Mr. Sadoff: Somewhere in the area, without blocking any driveways or access to platforms, and so forth.

Mr. Givens: So, you would have the air terminal limousines on the right side as you are facing the ramp going west?

Mr. Sadoff: That is right.

Mr. Givens: And then you would have the taxicab stand on the left side facing east?

Mr. Sadoff: That is right.

Mr. Givens: What would you have as a passing lane? I am concerned about the congestion there.

Mr. Sadoff: Right now I see about seven or eight of what they call limousines. I will not get into this now. I have never seen a limousine out at the airport yet, but they call it a limousine service. However, I will call them limousines. The present contract holder has seven or eight sedans parked out there now, there are a couple of busses and private cars are loading and unloading. They are certainly loaded out there. The private cars should have a little access in going in and out of the airport. Rather than having the eight sedans at the present carrier, four and four would not be a bad idea.

Mr. Givens: Under the present contract with the air terminal the federal government will receive a projected revenue for 1969 of about \$170,000. If we set up a taxicab stand is it your intention that some revenue will be derived by the Department of Transport from the operation of the taxicabs?

Mr. Sadoff: Without setting a figure, if you will consider 2,000 taxicabs—and I cannot say that the entire 2,000 would be willing to buy a licence, but I will go along with about 1,500 or 1,600—it should not be too difficult to calculate a price that is within our figures.

[Interprétation]

ces autobus, peut-être suis-je un peu égoïste, mais d'après ce que j'ai observé hier soir, d'ailleurs je m'y suis rendu à cette fin. Nous ne voulons certainement gêner personne mais j'ai le sentiment qu'il y a suffisamment d'espace pour quatre taxis.

M. Givens: Vous auriez donc quatre taxis en stationnement et le poste serait toujours occupé, les taxis provenant d'un emplacement de réserve ou envoyés d'un bureau ou suivant quelque autre moyen. C'est ce que vous préconisez?

M. Sadoff: Quelque part dans les environs sans bloquer aucune allée ou l'accès aux plate-formes, etc.

M. Givens: Donc les limousines se trouveraient à droite alors que vous faites face à la rampe, quand vous vous dirigez vers l'ouest?

M. Sadoff: C'est exact.

M. Givens: Et le poste serait à gauche, face à l'est?

M. Sadoff: C'est exact.

M. Givens: Qu'auriez-vous comme voie de passage? Les encombrements de circulation me préoccupent.

M. Sadoff: Actuellement je vois environ sept ou huit voitures, c'est ce qu'ils appellent «limousine», je n'entrerai pas dans ces détails présentement. Je n'ai jamais encore vu de limousines à l'aéroport mais ils parlent de service de limousines, je les appellerai des conduites intérieures. Le détenteur actuel du contrat a sept ou huit conduites intérieures, il y a quelques autobus, des voitures privées déposent ou prennent des voyageurs, on en a besoin là-bas. Les voitures privées devraient avoir la possibilité d'entrer ou de quitter assez facilement l'aéroport, plutôt que d'avoir les huit conduites intérieures du transporteur actuel, et quatre taxis ne seraient pas une mauvaise idée.

M. Givens: En vertu du contrat actuel avec l'aérogare le gouvernement fédéral a prévu pour 1969 des recettes de l'ordre de \$170,000. Si nous installons un poste de taxis prévoyez-vous que le ministère des Transports fasse certaines recettes à la suite de l'exploitation des taxis?

M. Sadoff: Sans établir un chiffre, si vous tenez compte de 2,000 taxis, je ne puis vous dire que les 2,000 taxis seraient prêts à acheter ces permis, mais disons 1,500 ou 1,600 taxis. Il est donc assez facile d'imaginer de calculer un prix approchant ces chiffres.

[Text]

Mr. Givens: So your answer to the question is yes, you would consider the payment of a fee...

Mr. Sadoff: Yes, by all means.

Mr. Givens: ...having regard to the amount of use that you would make of the facilities.

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Givens: Is there no way that you can work out an arrangement with the Mississauga cabs whereby they will be able to pick up at the airport and compliment the services of the air terminal limousine service?

Mr. Sadoff: I have not gone into it in detail but I did read in the paper that the Mayor of Mississauga has some plan of his own. When I mentioned the licence, it would be greedy and selfish of me to come here today and ask you to leave the Toronto taxicabs in, and then as soon as I go out the door somebody from Mississauga will come in or the Hamilton or Oakville taxicabs, and in speaking of a licence I feel that, like water, it will find its own level. The Toronto taximan will beat a path to your door to buy a licence. I think the Mississauga man will also beat a path to your door to buy a licence. I do not think you will find too many people from Hamilton coming in to buy a licence. If I owned a cab in Hamilton and I came into the airport once every three or six months I do not think I would spend money on a licence. In this manner there will be no discrimination against anyone. Those people who find it unprofitable, no matter how far they are from the airport, will not buy a licence.

Mr. Givens: Aside from the licensing fee which would be paid by the cab owners, who would be the contracting party as far as revenue coming to the Department of Transport was concerned for the use of the facilities?

Mr. Sadoff: The licence itself.

Mr. Givens: Each licensee?

Mr. Sadoff: Yes sir. That is exactly how Metropolitan Licensing Commission works. If the man does not want a licence, he does not come into the airport and he cannot cry discrimination. He just did not care to buy the licence.

Mr. Givens: I am not talking about the licence. I am talking about the revenue that

[Interpretation]

M. Givens: Ainsi vous répondez par l'affirmative, vous envisagez le paiement des droits...

M. Sadoff: Oui, absolument.

M. Givens: En tenant compte de la mesure dans laquelle vous utiliserez les installations

M. Sadoff: Oui, Monsieur.

M. Givens: Est-ce que vous pourrions dire, arriver à une entente avec les taxis de Mississauga leur permettant de prendre des voyageurs à l'aéroport et d'aider le service des limousines de l'aérogare?

M. Sadoff: Je n'ai pas encore étudié les détails, mais j'ai lu dans les journaux que le maire de Mississauga a ses propres projets et lorsque j'ai parlé des permis, je ferai preuve d'égoïsme et d'avidité en venant aujourd'hui, vous demander d'autoriser les taxis de Toronto à l'aéroport et aussitôt que je serai partie quelqu'un de Mississauga, de Hamilton ou d'Oakville entrera dans cette salle. En parlant d'un permis, je crois que tout comme l'eau, les choses s'arrangeront normalement. Le chauffeur de taxi de Toronto se fraiera un chemin jusqu'à votre porte pour obtenir un permis. Je pense que celui de Mississauga en fera de même. Je ne crois pas qu'il y aura tellement de propriétaires de taxis de Hamilton qui s'intéresseront à l'achat d'un permis. Si j'avais un taxi à Hamilton que je venais à l'aéroport une fois tous les trois ou six mois je ne crois pas que j'achèterais un permis. De cette façon il n'y aura pas de discrimination à l'égard de quiconque. Ceux qui ne pensent pas en tirer profit quelle que soit la distance à laquelle ils se trouvent de l'aéroport n'achèteraient pas de permis.

M. Givens: En plus de ce droit que les propriétaires de taxis devront payer pour obtenir ces permis, quelles seront les parties contractantes pour ce qui est des recettes que percevra le ministère des Transports relativement à l'utilisation des installations?

M. Sadoff: Le permis lui-même.

M. Givens: Tous les détenteurs de permis?

M. Sadoff: Oui, monsieur la *Metropolitan Licensing Commission* fonctionne de cette façon. S'il ne veut pas un permis, il ne peut venir à l'Aéroport et il ne peut parler de distinction injuste. Il n'était tout simplement pas intéressé à obtenir un permis.

M. Givens: Je ne parle pas du permis, mais plutôt de revenu comme celui que rapporte l

[Texte]

ould be derived, like that from Airline
imousine Service, based on my figure, I
ink it was about 10 per cent; is it 5 per
cent?

Mr. Sadoff: It is 5 per cent. It started at 4,
nd went up a quarter per cent each year.
he revenue is from this licence. The Depart-
ent of Transport will probably get \$50,000,
it of the taxi industry in the surrounding
oronto area, from the licences they will
ssue. We are not going in competition with
Mississauga. We say that Mississauga, or any
ther surrounding metropolis, can buy a
ence from the Department of Transport.
e feel that the Department of Transport is
e sole owner of the Airport, and that they
ould sell this licence yearly, to whoever
ants to have a licence to operate out of
oronto International Airport, in conjunction
ith their own licence of whatever borough
ey are working out of.

Mr. Givens: So you are talking strictly
out a licensing fee.

Mr. Friedman: That is right. We feel that
he licence fee will amount to \$50,000 to the
epartment of Transport, over and above
that they are going to get from the present
ender, or whoever might tender for this
time transportation system.

Mr. Givens: Which was projected in 1969 to
e \$178,639.

Mr. Friedman: Well, then if you would add,
Mr. Givens, roughly another \$50,000 over and
bove that, that is the revenue that the
epartment of Transport would get.

Mr. Givens: Will not the franchiser, or the
ontracting party, or the Airline Service say,
nat if they allow you in, that revenue will
diminish greatly because of the competition?

Mr. Friedman: No. In no way will it dimin-
sh, Mr. Givens. The amount of people who
re coming into the Airport are getting larger
very year, and if you are working on a gross
asis, as you have been for the last 10 years,
hat is going to grow; it is not going to dimin-
sh. The taxicab industry has an obligation to
he City of Metropolitan Toronto. We
rimarily service Metropolitan Toronto. Six
undred cabs a day are going out to Toronto
nternational Airport, what we are asking for
s that a portion of this 600 cabs be allowed to
ay there, and get some revenue, to bring
ack these people. We are not going to com-
pete with the primary transportation system.

[Interprétation]

Airline Limousine Service, à mon avis il s'a-
gissait de 10 p. cent; ou peut-être de 5 p.
cent?

Mr. Sadoff: Il s'agit vraiment de 5 p. 100.
Au début c'était 4 p. 100, et il y a eu une
hausse de .25 p. 100 tous les ans. Le revenu
provient de l'émission de ces permis. Le
ministère des Transports retirera probable-
ment 50,000 dollars de l'industrie du taxi dans
la banlieue de Toronto en ce qui concerne
l'émission de ces permis. On ne fait pas la
concurrence à la ville de Mississauga. Nous
disons simplement que la ville de Mississauga
ou toute autre ville en banlieue peut obtenir
un permis du ministère des Transports. Nous
sommes d'avis que le ministère des Trans-
ports est le seul propriétaire de l'Aéroport et
qu'on devrait émettre ces permis annuelle-
ment pour quiconque désirerait obtenir un
permis afin de se rendre à l'Aéroport interna-
tional de Toronto, en plus de permis de la
municipalité où cette personne travaille.

Mr. Givens: Vous parlez simplement du
droit d'obtenir un permis.

Mr. Friedman: C'est exact. Nous sommes
d'avis que ce droit représentera 50,000 dollars
pour le ministère des Transports, en plus de
ce qu'on obtiendra du soumissionnaire actuel
ou de toute compagnie désireuse d'obtenir ce
réseau principal de transport.

Mr. Givens: Service qu'on a évalué en
1969 à 178,630 dollars.

Mr. Friedman: Si vous y ajoutez, monsieur
Givens, un montant d'environ 50,000 dollars,
vous aurez le revenu que retirera le ministère
des Transports.

Mr. Givens: Le concessionnaire ou le déten-
teur du permis, ou le propriétaire du *Airline
Service* ne pourront-ils pas dire que, si l'on
vous accorde un permis, ce revenu diminuera
de beaucoup à cause de la concurrence?

Mr. Friedman: Non. On ne diminuera ce
revenu d'aucune façon, monsieur Givens. Le
nombre de personnes qui arrivent à l'aéroport
est de plus en plus grand chaque année, et si
vous travaillez sur une base de revenus
bruts—ce que vous avez fait ces dix dernières
années, vos recettes vont augmenter et non
diminuer. L'industrie du taxi est tenue de
desservir la ville de Toronto. Nous desservons
d'abord Toronto. Il y a 600 taxis se rendant
tous les jours à l'Aéroport international de
Toronto; et nous demandons qu'une partie de
ces 600 taxis soient autorisés à y rester et à
ramener des voyageurs. Nous n'allons pas
faire la concurrence au réseau principal de

[Text]

There is no way that the taxi industry of Metropolitan Toronto, or Mississauga, can compete with the transportation system.

Mr. Givens: What about the charge by the contracting party that, when the weather is bad, when it is inclement, or in the early hours of the morning, when the business is not as lush as it is at other times, the taxicabs will not be there.

Mr. Horner: The limousines were not there last night.

Mr. Friedman: What I am saying, in inclement weather, our first obligation is to Metropolitan Toronto.

Mr. Deakon: They knew you were coming.

The Chairman: Order. Order, please.

Mr. Friedman: Secondly, if the man...

The Chairman: Order! Order! Please. Mr. Givens, as you know, there is a rule of 10 minutes for questioning. Your time is pretty well up. I could put you down for...

Mr. Givens: This is the last question.

The Chairman: I could put you on the second round, if you want.

Mr. Givens: I will not last to the second round. This has been a charge that has been made, an accusation, or an allegation, which never has been able to be proved, Mr. Chairman, because the cabs have not had an opportunity; there has been a serious charge that, at peak business, the cabs would be there to skim off the cream, but when business is bad in the early hours of the morning, or when the weather is poor, the cabs will not show up. I am interested to know how the Conference answers that question.

Mr. Friedman: I would be only too pleased. As I said, we are not the basic transportation system. The basic transportation system is the one obligated for having cars or buses at the airport. What we are saying is that our cabs, which is roughly 600 cabs a day, will be there. Knowing the ingeniousness of the cab industry, if a cab takes a party out to Malton, he is not going to come back to Toronto; if there is a stand there, he is going to sit there, and he is going to help the present tenderer take the people away from Malton. We are not going to tell this Committee here, in time of rain, or snow, or anything else, that we are going to be at Malton; our cabs going out there, will be there.

[Interpretation]

transport. L'industrie du taxi de Toronto de Mississauga ne peut d'aucune manière concurrencer ce réseau principal de transport.

M. Givens: Que faites-vous des accusations de la partie contractante qui a déclaré que lorsque les conditions atmosphériques ne sont pas favorables ou aux petites heures du matin, et que les affaires ne sont pas au plus florissantes, les taxis ne s'y rendront pas.

M. Horner: Les limousines n'y étaient pas hier soir.

M. Friedman: Il veut dire simplement que lorsque le temps n'est pas favorable, nous devons desservir d'abord la ville de Toronto.

M. Deakon: Les gens savaient que vous viendriez.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Friedman: Deuxièmement, si...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Givens, comme vous le savez, d'après les règlements, vous disposez de 10 minutes pour poser des questions. Votre temps est écoulé. Je pourrais inscrire votre nom...

M. Givens: C'est ma dernière question.

Le président: Je pourrais inscrire votre nom pour le deuxième tour, si vous le désirez.

M. Givens: Je ne pourrais tenir jusqu'au prochain tour. On a émis cette accusation ou allégation qu'on n'a jamais réussi à prouver, monsieur le président, parce que les chauffeurs de taxis n'ont pas eu l'occasion de faire, mais on a porté cette accusation assez grave, à savoir qu'aux heures de pointe, les taxis s'y rendraient, mais qu'aux petites heures du matin, ils n'y étaient pas. J'aimerais connaître votre avis à ce sujet.

M. Friedman: Comme je vous le disais, nous ne représentons pas le réseau principal de transport. Ce réseau est tenu de fournir les automobiles ou des autobus à l'aéroport. Nous disons simplement que nos taxis, ce qui représente environ 600 taxis par jour, s'y trouveront. Connaissant l'ingéniosité des gens de l'industrie du taxi, si un chauffeur prend un client à Malton, il ne reviendra pas à Toronto; s'il y a un poste à cet endroit, il restera et il aidera le soumissionnaire actuel à ramener les voyageurs de Malton. Nous ne vous dirons pas qu'en temps de pluie ou lors d'une tempête de neige, nous nous trouverons à Malton, mais nos taxis, qui s'y rendront, y resteront.

te]

Mr. Sadoff: Mr. Chairman, if I may. No one here today from our Association, Mr. Givens, in answer to your question, that can to anyone that we are going to guarantee service. Nobody can say that. The TTC cannot do it. Air Canada cannot say it. I cannot say get a plane when I want a plane ride. I do not always get a seat on the streetcar, and at times, cannot get a taxicab. I defy anyone to tell this Committee that they can guarantee service, 24 hours a day; because any person who tells you that will be broke, the next day, when the peak period is gone. I do not guarantee this Committee one thing, that whatever service is being given at the airport now, with the addition of Metropolitan Toronto taxicabs, has got to be an improvement on the service. You are adding the possibility, never at one time, but the possibility of 2,000 taxicabs helping the transportation problem at Toronto International Airport. I guarantee. But no one can guarantee service, 24 hours a day, 7 days a week.

Mr. Givens: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the witness, any or all of them, for their own benefit, to get me straightened out in their own mind: their basic objective, in wanting some kind of organized service at the airport, is to avoid the dead heading, am I correct?

Mr. Sadoff: That is correct.

Mr. Forrestall: This is essentially what it amounts to. You are not charitable; you do not really give a damn, one way or another, about the service; for the benefit of your own members, you want to improve their lot in life.

How many trips a day, would you estimate, made to the Airport, by cabs, from all the Metropolitan area?

Mr. Sadoff: About 600 a day.

Mr. Forrestall: About 600 trips a day.

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Forrestall: Was that ever measured? Have you actually taken measurements of these?

Mr. Sadoff: We took a count 10 years ago, which was a much smaller amount, but I am sure you will agree that, in the 10 years that the count was taken, the figure that we give you today, I assure you, is a very conservative estimate.

[Interprétation]

M. Sadoff: Monsieur le président, si vous me le permettez, il n'y a aucun représentant de notre association ici aujourd'hui qui puisse dire en réponse à votre question, monsieur Givens, que nous allons garantir ce service. Personne ne peut vous l'assurer. Ni la *terminal Transport Company* ni la société Air Canada ne peut faire une telle allégation. Je ne peux pas toujours obtenir une place dans un avion lorsque je veux voyager ni un siège à bord d'un autobus, et même parfois il est difficile d'obtenir un taxi. Je défie n'importe qui de dire à ce Comité qu'il peut garantir un service de 24 heures parce que la personne qui garantirait un tel service serait à sec le jour suivant après les heures de pointe. Je peux vous garantir que le service assuré à l'aéroport actuellement, en plus de celui des chauffeurs de taxis de Toronto, représente une nette amélioration de la situation. Vous ajoutez qu'il est possible que 2,000 taxis, jamais en même temps comme de raison, puissent aider à résoudre le problème de transport à l'aéroport international de Toronto. Je peux vous le garantir. Toutefois, personne ne peut assurer un service 24 heures, 7 jours par semaine.

M. Givens: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me demande, monsieur le président, si je pourrais poser la question suivante aux témoins pour ma propre gouverne afin de mieux comprendre la situation: Dans leur intérêt à obtenir un service organisé à l'aéroport—ils visent principalement à éliminer les voyages à vide, n'est-ce pas?

M. Sadoff: C'est exact.

M. Forrestall: Voilà en quoi consiste la situation. Vous n'êtes pas altruiste: en réalité, vous vous fichez complètement du service, vous ne pensez qu'à améliorer le sort de vos propres chauffeurs.

A votre avis, combien de fois par jour les taxis se rendent-ils à l'aéroport à partir de tous les coins de la ville de Toronto?

M. Sadoff: Environ 600 fois par jour.

M. Forrestall: Environ 600 fois.

M. Sadoff: Oui.

M. Forrestall: Avez-vous vraiment recueilli des chiffres à ce sujet?

M. Sadoff: Nous l'avons fait il y a 10 ans et les chiffres étaient beaucoup moins élevés, mais je suis sûr que vous serez d'accord que depuis ces 10 années, les chiffres que nous vous donnons aujourd'hui représentent une évaluation prudente.

[Text]

Mr. Forrestall: Have you ever written to the Manager of the Airport at Malton, asking him for permission, on behalf of the Conference, to establish a common stand.

Mr. Sadoff: We have had our meetings with the Air Terminal Transport, and we suggested sharing, we made several proposals; but we have never been successful.

Mr. Forrestall: When was the last time you approached them, on this question?

Mr. Sadoff: I called Mr. McDonald, the President of Air Terminal Transport Limited, about two months ago, and told him I would be pleased to sit down, at his convenience, and discuss the Toronto International Airport with him. The previous time, I would say, would be about four years ago.

Mr. Friedman: Four years ago, we had a meeting with Mr. McDonald, and the President at that time was a Mr. Burton, I think it has changed. We have had several meetings and so did our legal department. We made numerous proposals on behalf of the taxi industry, and we got a complete rebuff because they had the contract; under no conditions were they going to change that contract.

Mr. Forrestall: Have you ever approached the Manager of the Airport and asked him for permission to put in a direct line?

Mr. Sadoff: Ten years ago, sir.

Mr. Forrestall: And not since?

Mr. Sadoff: No sir.

Mr. Forrestall: Why?

Mr. Friedman: The reasons given to us is that the Airline Limousine Service has a contract with the Department of Transport. He did not wish to step on anyone's toes, and he was not going to let us do anything of that nature.

Mr. Forrestall: It is unfortunate that your legal advisers did not tell you that you could do that. If you had done it every day for a month or two, we might have given you permission to do it because you are absolutely right. Everybody has lines there.

[Interpretation]

M. Forrestall: Est-ce que vous avez écrit au directeur de l'Aéroport de Malton pour lui demander l'autorisation d'établir un poste en commun?

M. Sadoff: Nous avons eu des réunions avec les représentants de la *Air Terminal Transport Company* et nous avons proposé le partage et formulé plusieurs autres propositions mais nous n'avons jamais réussi à convaincre.

M. Forrestall: Quand avez-vous communiqué avec eux pour la dernière fois?

M. Sadoff: J'ai téléphoné à M. McDonald, président de la *Air Terminal Transport Limited* il y a environ deux mois, et je lui ai dit ce moment-là que je serais heureux de le rencontrer, quand il le pourrait, pour discuter avec lui de ce problème concernant l'Aéroport international de Toronto. Je dirais que la dernière démarche à cet égard remonte à environ quatre ans.

M. Friedman: Il y a quatre ans, nous nous sommes réunis avec M. McDonald, et le président, à ce moment-là, était M. Burton, qui, mon avis, n'est plus actuellement. Nous avons eu plusieurs réunions et nos conseillers juridiques également. Nous avons formulé plusieurs propositions au nom de l'industrie de taxi et nous avons essayé un refus catégorique, car ils détenaient le contrat, sous aucunes conditions, ils n'allaient modifier.

M. Forrestall: Avez-vous déjà communiqué avec le directeur de l'Aéroport pour lui demander l'autorisation d'établir une ligne directe?

M. Sadoff: Il y a 10 ans, monsieur.

M. Forrestall: Pas depuis ce temps-là?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Forrestall: Pourquoi?

M. Friedman: La raison qu'on nous a donnée est que le propriétaire du *Airline Limousine Service* a un contrat avec le ministère des Transports. Il ne voulait nuire à personne et il ne nous aurait pas laissés agir de cette façon.

M. Forrestall: Il est dommage que vos conseillers juridiques ne vous aient pas prévenu que vous pouviez le faire. Si vous aviez agi ainsi chaque jour durant un mois ou deux, nous aurions pu vous permettre de le faire car vous êtes absolument dans votre droit. Toutes les compagnies de taxis ont des franchises à cet endroit.

[ate]

Mr. Sadoff: We are a small and poor organization. We cannot afford legal advisers.

Mr. Forrestall: How many cabs are there in Toronto?

Mr. Sadoff: Just under 2,000. 1,900-odd cabs.

Mr. Forrestall: What was there in Montreal, 5,000? Your cabdrivers have it pretty bad.

do not know whether you have had access to the brief of the holder of the franchise at the airport but I noticed in the back of it, a letter dated November 12 which suggests very frankly, quite openly that perhaps Air Terminal Transport Limited might do something about the establishment of the common pool and themselves with the loosening up of...

Mr. Sadoff: I have heard rumours that Air Terminal Transport, itself, has bought or is going for a taxi-cab company at present established in Mississauga, the borough in which the airport is partially located. If taxis are going to be allowed into the airport, then it is that company's taxi-cabs that are going to be coming in.

Something is afoot about the bringing in of their own taxicabs. I went out to Mississauga and asked to make an application to become a taxi owner in Mississauga. They said that I would have to get a taxicab and drive for a while and mentioned a lot of other impossibilities. I asked them whether that was the way Air Terminal Transport had started and the gentleman who was in charge of the project asked me if I would please wait a moment. He called someone else in authority and asked me if I was the Mr. Sadoff that they had been reading about in Metropolitan Toronto? When I said I was, they asked me to wait again. Three or four or five different people came. They all gave me different answers but I was sort of given the brushoff.

But there is a very, very strong rumour that Air Terminal Transport has made or is making arrangements for their own licenced taxicabs in Mississauga.

Mr. Forrestall: Would it be a...

The Chairman: Mr. Forrestall, I think Mr. Friedman would like to elaborate a little more on this.

[Interprétation]

M. Sadoff: Notre organisme est très pauvre et nous ne pouvons donc pas retenir les services de conseillers juridiques.

M. Forrestall: Combien y a-t-il de taxis à Toronto?

M. Sadoff: Un peu moins de 2,000, environ 1,900.

M. Forrestall: Combien y en a-t-il à Montréal, 5,000 environ? Vos chauffeurs de taxi ont la vie facile, n'est-ce pas.

Je ne sais si vous avez lu le mémoire présenté par la personne qui détient la franchise à l'aéroport. J'ai remarqué, au verso de ce mémoire, une lettre en date du 12 septembre qui propose très ouvertement et très franchement que la *Air Terminal Transport Ltd.* installe elle-même un poste de taxis et permette...

M. Sadoff: J'ai entendu dire que la *Air Terminal Transport* elle-même a acheté ou exploite une compagnie de taxis qui est présentement établie au Mississauga, la municipalité où se trouve une partie de l'aéroport; ce seront donc les taxis de cette compagnie qui assureront les services à cet endroit.

Il y a quelque chose de louche dans le fait que cette compagnie offre les services de ses propres taxis. Je me suis rendu à Mississauga et j'ai présenté une demande pour devenir propriétaire d'une flotte de taxis à cet endroit. On m'a répondu que je devais d'abord acquiescer un taxi et le conduire pendant quelque temps et l'on m'a signalé toutes sortes d'exigences plus impossibles les unes que les autres. Je leur ai demandé si c'était de cette façon que la *Air Transport Terminal Ltd.* avait commencé ses opérations et le préposé au comptoir m'a prié d'attendre un instant. Celui-ci a fait venir un haut fonctionnaire qui m'a demandé si j'étais bien le M. Sadoff dont il avait entendu parler à Toronto. Après avoir répondu dans l'affirmative on m'a prié d'attendre encore quelques minutes et j'ai vu arriver 4 ou 5 personnes. Ces gens m'ont tous donné une réponse différente et m'ont en quelque sorte mis à la porte.

Toutefois, la rumeur court de plus en plus, à l'effet que la *Air Terminal Transport* a déjà ou est en train de s'assurer que leurs propres taxis, qui détiennent un permis, s'installeront à Mississauga.

M. Forrestall: Cela serait-il...

Le président: Monsieur Forrestall, M. Friedman aimerait aussi faire des commentaires à ce sujet.

[Text]

Mr. Freidman: If I may. I have not had access to their brief, I might say, but I would say this. As long as they have an exclusive contract, then the cab industry is at their mercy.

They may tell you that, for the purpose of gaining another exclusive contract, they will try and do something for the cab industry. But then, once the contract was given to them, we can no longer come to this Committee or the Minister of Transport. We have to deal with this man who has a complete monopoly, an exclusive monopoly. This is what we are heading back to.

We would rather have this Committee or the Department of Transport set up a taxi committee; then we should not be at the mercy of the fellow who is gaining a complete monopoly.

Mr. Forrestall: Well, I am not at their mercy as a member of the travelling public. I am completely free and nobody can control my picking up a phone and calling your cab to come out and pick me up.

Mr. Freidman: Well, sir, if you tried it at Malton Airport, you would find the RCMP would stop the cab. We have numerous summonses...

Mr. Forrestall: Is that right? I cannot get off an aircraft at Malton Airport and call your taxi company, and have you come and pick me up?

Mr. Freidman: You can call our company and then you would have to wait until we had someone in that area to pick you up.

Mr. Forrestall: That is fine but I am just saying that I can do that. I am not restricted by the licence that...

Mr. Sadoff: You can do this but I do not think you would try it a second time because of the hazards that go with it. The Mounted Policemen...

Mr. Forrestall: Are you suggesting they harass you at the airport?

Mr. Sadoff: That is putting it mildly. They will ask for identification.

Mr. Forrestall: They do?

Mr. Sadoff: They will ask whether you are sure that you phoned and what your name is. And when did you call? And where are you

[Interpretation]

M. Friedman: Je n'ai eu l'occasion de lire le mémoire en question, mais je dirais qu'au longtemp que cette compagnie détiendra un contrat exclusif, l'industrie du taxi sera alors à sa merci.

Il se peut que l'on vous dise, qu'afin de gagner un autre contrat exclusif, ils essaieront de faire quelque chose pour l'industrie du taxi. Mais une fois que le contrat leur aura été donné, nous ne pourrions plus nous présenter devant votre Comité ni devant le ministère des Transports. Il faudrait nécessairement traiter avec la personne qui détient un monopole exclusif. Voilà à quoi nous devons en arriver.

Nous aimerions mieux que votre Comité ou le ministère des Transports forme un Comité sur les problèmes des compagnies de taxis pour ne pas être à la merci de la compagnie qui est en train d'établir un monopole exclusif.

M. Forrestall: A titre de client régulier des services de taxi, je ne suis pas à la merci de qui que ce soit. Je suis complètement libre car il n'y a pas personne qui puisse m'empêcher de téléphoner pour obtenir un taxi.

M. Friedman: Si vous essayez de le faire à Malton, vous verrez que la Gendarmerie royale arrêtera votre taxi. Nous avons plusieurs assignations...

M. Forrestall: Est-ce vrai? Je ne puis descendre de l'avion à l'aéroport de Malton, appeler votre compagnie pour avoir un taxi?

M. Friedman: Oui, vous pourriez téléphoner à notre compagnie mais il vous faudra attendre qu'un de nos chauffeurs qui se trouvent dans la région à ce moment aille vous chercher.

M. Forrestall: Oui, je comprends. Mais, j'ai dit tout simplement que je puis le faire. Je ne suis pas limité par le permis qui...

M. Sadoff: Oui, vous pouvez le faire. Mais vous n'essaieriez pas de le faire une deuxième fois à cause du danger qu'un agent de la Gendarmerie royale...

M. Forrestall: Voulez-vous dire que ces agents vous cause des ennuis à l'aéroport?

M. Sadoff: C'est le moins qu'on puisse dire. Ils vous demandent une pièce d'identité.

M. Forrestall: Vraiment?

M. Sadoff: Les agents vous demanderont votre nom, si vous avez vraiment téléphoné à la compagnie de taxis et à quelle heure, ainsi

[Texte]

ing? I am sure you will not try it a second me. But I wish you would try it once.

Mr. Forrestall: That is a fairly serious charge.

Has my ten minutes gone yet? I have one her area I wanted to explore so please put e down for the second round. I have just is observation. This is a fairly serious charge. Is it not sufficient for a cabdriver who stopped by a constable to just state his business when asked. Is that not sufficient?

Mr. Freidman: No. Absolutely not.

Mr. Sadoff: Some people can be pushed round by Mounted Policemen but most people cannot. I would not want to tangle with them.

Something new has been added out at Malton Airport. Rather than give the driver a summons for picking up a fare at the airport, the latest gimmick with the Mounties at the airport now is summoning the driver for not leaving the airport by the most direct route. He just goes up on that arrival level once, and he comes back again—no doubt with the selfish motive of seeing whether he can get a fare going back downtown—and if he is seen twice by the Mounty, he receives a summons. I have a copy of a summons at my office. I am sorry but I forgot to bring it over here. But I can have it here very shortly. The summons reads: "Not leaving the airport by the most direct route." Now, if that is not silly, I do not know what is.

Mr. Forrestall: Well, whether it is silly or not, is it harassment? Is it undue?

Mr. Sadoff: It sure is.

The Chairman: I will give you the names of those who asked to put questions. Mr. Allmand, Mr. Skoberg, Mr. Weatherhead, Mr.

[Interprétation]

que votre destination. Je suis certain que vous n'appellerez pas deux fois mais j'aimerais bien que vous tentiez l'expérience une fois.

M. Forrestall: C'est là une accusation assez grave.

Mes dix minutes sont-elles déjà écoulées? Il y a un autre domaine que j'aimerais aborder; veuillez donc inscrire mon nom pour la deuxième tournée de questions. C'est là une accusation assez grave. N'est-il pas suffisant pour un chauffeur de taxi qui est arrêté par un constable de déclarer tout simplement ce qu'il a à faire lorsqu'on l'interroge?

M. Friedman: Non, certainement pas.

M. Sadoff: On vient d'ajouter quelque chose de nouveau à l'aéroport de Malton. A une certaine époque les agents de la Gendarmerie n'y allaient pas par quatre chemins mais le chauffeur de taxi a trouvé moyen de déjouer l'agent. Dès que le chauffeur cueille un client il lui dit tout de suite: «Lorsque l'agent viendra, vous donnerez votre nom comme étant M. Jones». Et lorsque l'agent s'amène il demande au client son nom; celui-ci répond: «M. Jones». L'agent demande alors: «Montrez-moi vos pièces d'identité». Certaines personnes ne sont pas ennuyées lorsque des agents de la Gendarmerie royale les interrogent, mais la plupart des gens n'aiment pas ce genre de chose.

La Gendarmerie agit maintenant différemment à l'aéroport de Malton. Plutôt que de donner une assignation au chauffeur parce qu'il a cueilli un client à l'aéroport, les agents à l'aéroport servent une assignation au chauffeur de taxi sous prétexte que celui-ci n'a pas quitté l'aéroport par la route la plus directe. Si le chauffeur de taxi se rend jusqu'à l'entrée de l'aéroport une première fois et qu'il y revienne encore une fois, sans doute pour voir s'il peut cueillir un client pour le retour dans le centre de la ville, et si l'agent constate que ce chauffeur fait ce petit jeu à deux reprises, on lui sert une assignation. J'ai une copie d'une assignation dans mon bureau et je regrette de ne pas l'avoir apporté avec moi ici aujourd'hui; mais je pourrais la faire venir sans délai. Cette assignation se lit comme il suit. «N'a pas quitté l'aéroport par la route la plus directe». Eh bien, je vous demande si ce n'est pas là une chose ridicule.

M. Forrestall: Que ce soit ridicule ou non, peut-on parler ici de tracasserie injustifiée?

M. Sadoff: Sûrement.

Le président: Je vais vous donner les noms de ceux qui désirent poser des questions. MM. Allmand, Skoberg, Weatherhead, Skoreyko,

[Text]

Skoreyko, Mr. Thomas, Mr. Chappell, Mr. Howe, Mr. Trudel, Mr. Benjamin, Mr. Portelance, Mr. Mazankowski and Mr. Rock. Just a minute please. Mr. Allmand you have the floor.

Mr. Chappell: Mr. Chairman, can I just say something on a point of order? Mississauga is in my riding. I am not a member of the Committee but I am the member for that area. I have to leave at 11.30 for a speaking engagement. I would appreciate it if I could get on before 11.30 to ask some questions.

The Chairman: I think the Committee will agree on that.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before I give you the floor, we have the television people here today. They phoned me last night and they asked me if they could take some pictures of the members of the Committee. They were a little late coming in and we had started. Would you allow them just five minutes?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, let them take the pictures while the Committee carries on.

The Chairman: No, we cannot.

Mr. Allmand: Of course we can.

The Chairman: No; it is against the rules, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I say it is not against the rules.

The Chairman: Order, please! Order, please! Is it understood that we will let the television people take pictures for five minutes?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, on this point of order, I have been on many committees where they took pictures while the committee was sitting.

Mr. Deakon: Mr. Chairman, I asked to be put on the questioning list before Mr. Weatherhead had even come in. Now I find you have me at the bottom of the list. I find this happening all the time.

Some hon. Members: Shame. Shame.

[Interpretation]

Thomas, Chappell, Howe, Trudel, Benjamin, Portelance, Mazankowski, Rock. Un instant s'il vous plaît. Monsieur Allmand, vous avez la parole.

M. Chappell: Monsieur le président, puis-je invoquer le Règlement? Mississauga fait partie de ma circonscription électorale. Je ne suis pas membre de votre Comité, mais comme je dois quitter les lieux à 11h30, pour donner une conférence, je vous saurais gré de bien vouloir me permettre de poser quelques questions avant ce temps.

Le président: Je crois que nous sommes tous d'accord à ce sujet.

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de vous accorder la parole, monsieur, il y a ici aujourd'hui des représentants du réseau de la télévision qui m'ont appelé hier soir pour me demander la permission de prendre des photos des membres de notre Comité. Ils sont arrivés peu après le début de notre séance; je demande donc de leur accorder cinq minutes pour prendre des photos.

M. Allmand: Monsieur le président, pour quoi ne pas les laisser prendre des photos pendant que nous poursuivons nos délibérations.

Le président: Non, nous ne le pouvons pas.

M. Allmand: Je prétends le contraire.

Le président: Non, le Règlement ne nous le permet pas.

M. Allmand: Je le répète ce n'est pas à l'encontre du Règlement.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Est-ce est entendu que nous allons permettre aux gens de la télévision de prendre des photos pendant 5 minutes?

M. Allmand: Sur le même rappel au Règlement, j'ai fait partie de plusieurs comités où l'on prenait des photographies pendant que les délibérations du Comité se poursuivaient.

M. Deakon: Monsieur le président, j'ai demandé que mon nom soit inscrit sur la liste des questions avant que M. Weatherhead se joigne à nous. Je constate que vous avez inscrit mon nom au bas de la liste et qu'il en est toujours ainsi.

Des voix: Honte, honte!

ente]

1055

[Interprétation]

(After recess)

(Reprise de la séance)

The Chairman: Mr. Allmand.

Le président: Monsieur Allmand, vous avez la parole.

Mr. Allmand: Since Mr. Chappell has to give I would be willing to give him my place, if I may follow after him.

M. Allmand: Étant donné que M. Chappel doit nous quitter, je suis prêt à lui céder la place à la condition de pouvoir le suivre immédiatement.

The Chairman: That will be fine.

Le président: C'est parfait.

Mr. Chappell: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to say that I am not a ting member on this Committee—I thought should say that—and my partner will be appearing later on behalf of the Mississauga taxi drivers.

M. Chappell: Merci, monsieur le président.

One of the witnesses said that half of the airport is located in Etobicoke. That is not so. The airport bought one small farm but there is a road on it. All of the airport is clearly in Mississauga. And Mississauga is not a borough which one might think was part of Metro; it is a separate municipality of about 100,000 people and the most rapid growing municipality in Canada.

Je voulais tout simplement dire que je ne suis pas membre du Comité et j'ai pensé que c'était nécessaire de le préciser car mon associé témoignera plus tard au nom des chauffeurs de taxis de Mississauga.

You have suggested that Transport allow a licence for the Metro drivers but you did not mention the Mississauga drivers. Now, granting it may be that legally Transport could do that because they own the airport, but do you think it would be reasonable for us to ask the Department of Transport to allow the Metro drivers to operate inside the boundaries of Mississauga without their having a licence from Mississauga?

Un des témoins a dit que la moitié de l'aéroport est situé dans Etobicoke n'est pas vrai. L'aéroport a acheté une petite ferme où se trouve une route, mais tout l'aéroport se trouve entièrement dans Mississauga. Mississauga ne fait pas partie de la métropole. C'est une municipalité distincte d'environ 150,000 habitants dont le taux de croissance est le plus rapide au Canada.

Mr. Sadoff: There is nothing in the bylaws of Metropolitan Toronto that does not allow a Mississauga taxicab to come into Toronto.

Vous avez suggéré que le ministère des Transports permette l'établissement d'un poste de taxis pour la région métropolitaine, mais vous n'avez pas mentionné les chauffeurs de Mississauga. Légalement, le ministère des Transports pourrait le faire, car il est le propriétaire de l'aéroport. Croyez-vous cependant que nous devrions demander au ministère des Transports de donner la permission aux chauffeurs de taxis d'exploiter à l'intérieur des limites de Mississauga sans un permis de la municipalité?

Mr. Chappell: That is only on call. I am not talking about the call cases at all, Mr. Horner. I've agreed that with you, I am talking about the stand cases.

M. Sadoff: Il n'y a rien dans les règlements municipaux de Toronto qui empêche un taxi de Mississauga de venir à Toronto.

Mr. Sadoff: I am sorry if I did not mention that in my opinion the stand should be for a fully licensed taxicab and, as I mentioned, whether it be Hamilton, Mississauga or Metropolitan Toronto, the taxicab driver himself is subject to the municipal bylaws. Now if the Toronto taxicab is first in line and he takes someone wanting to go to the Mississauga municipal offices, he is liable for a fine. In this case he should be referred to a Mississauga taxicab.

M. Chappell: Ils le peuvent à la suite d'un appel. Je ne parle pas des appels, M. Horner. En a parlé, je parle simplement des postes.

M. Sadoff: Je m'excuse si je n'ai pas mentionné, qu'à mon avis, le poste devrait servir à tout taxi de toute d'un permis, qu'il soit de Toronto, de Mississauga ou du Toronto métropolitain. Le chauffeur de taxi lui-même est soumis aux règlements de la municipalité. Si un taxi de Toronto, est en tête de file et prend une personne, se rend à l'hôtel de ville de Mississauga, il peut payer une amende. Dans ce cas-là, on devrait demander un taxi de Mississauga.

[Text]

Mr. Chappell: Yes, but are you asking us to ask Transport to allow Metro drivers to operate inside Mississauga, that is, picking up people at a stand at the airport and running through Mississauga or perhaps to Georgetown and Brampton without a licence from Mississauga.

Mr. Sadoff: Yes, I am.

Mr. Chappell: But you would suggest that this stand allow taxi drivers from Mississauga or Metro or Hamilton to wait there as well.

Mr. Sadoff: That is correct.

Mr. Chappell: So who would sort out how many to Metro Toronto and how many to Mississauga?

Mr. Sadoff: First come, first served.

Mr. Chappell: Could there be up to 200, or how many did you have in mind?

Mr. Sadoff: You mean limit the licence?

Mr. Chappell: How many could be located at this stand?

Mr. Sadoff: You could not limit the licence. Again, this starts discrimination.

Mr. Chappell: So there is an unlimited number?

Mr. Sadoff: Right.

Mr. Chappell: All right. You said that in bad weather, or words to that effect, your first duty would be Metro as a taxi fleet owner?

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Chappell: I take it the Mississauga taxi owners would feel the same, that their first duty would be Mississauga.

Mr. Sadoff: That is right.

Mr. Chappell: If Mississauga takes their people to the airport and they cannot run back into Mississauga from the airport, are they not at some disadvantage?

Mr. Sadoff: I would like to explain to you, sir, if I may, that I drove a taxicab for quite some time myself and these are not the operations of a taxi driver, as you are trying to outline, sir. If I were driving a taxicab today and I took a passenger—I do not know how well you are familiar with the Metropolitan

[Interpretation]

M. Chappell: Vous voulez que nous demandions au ministère des Transports de permettre aux taxis de la région métropolitaine de circuler à l'intérieur de Mississauga, de prendre des clients au poste de l'aéroport et, passant par Mississauga, de se rendre à Georgetown ou à Branton sans un permis Mississauga.

M. Sadoff: Oui, c'est ce que je demande.

M. Chappell: Ce que vous proposez permettrait aux chauffeurs de taxis de Mississauga de Toronto ou de Hamilton d'attendre aux au poste.

M. Sadoff: C'est exact, monsieur Chappell.

M. Chappell: Et, alors, qui déciderait combien il y en aurait pour chaque municipalité?

M. Sadoff: Premier arrivé, premier servi.

M. Chappell: Combien, jusqu'à 200 même? Combien pourrait s'arrêter à ce poste?

M. Sadoff: Vous parlez d'un permis restreint?

M. Chappell: Combien de taxis le poste peut-il recevoir?

M. Sadoff: Ça ne serait pas possible de limiter le permis, ce serait une distinction injuste.

M. Chappell: Un nombre indéterminé?

M. Sadoff: Oui.

M. Chappell: Vous avez dit que, dans les intempéries, vous vous occuperiez d'abord de la région métropolitaine à titre de propriétaire de taxis.

M. Sadoff: Oui.

M. Chappell: Alors, les taxis de Mississauga agiraient de même; ils s'occuperaient d'abord de Mississauga.

M. Sadoff: C'est exact.

M. Chappell: Alors, si les taxis de Mississauga conduisent des personnes à l'aéroport et ne peuvent ensuite en ramener n'y voyez-vous pas des inconvénients?

M. Sadoff: Permettez-moi de vous expliquer la situation monsieur. J'ai conduit un taxi pendant assez longtemps moi-même et, ce n'est pas les activités d'un chauffeur de taxi que vous essayer de décrire, monsieur. Si j'ai conduit un taxi aujourd'hui, et prenais un client—je ne sais pas si vous connaissez bien la

Texte]

toronto but I will try to make it as simple as possible—to Runnymede and Bloor, or the Seaway Hotel, I certainly would not proceed out to Malton airport; I would stay at Malton airport if I took a fare directly there or some mechanic going to one of the hangars. I would have to be very, very close to the airport to stay there...

Mr. Chappell: Are you sure you would stay here? Why would you not go to the Woodbine, the Ascot Hotel, the Skyline Hotel or any of those other hotels which are just about a mile away and take a fare back to the Royal York? In other words, are you saying that Metro has perhaps 10,000 pickups a day from the western limits of Etobicoke, where they can take a fare back to Toronto?

Mr. Sadoff: You are making it appear, sir, like the taximan chases his shadow and it does not work that way.

Mr. Chappell: Well, many do go over to the Ascot, the Woodbine or the Skyline for a run to the Royal York.

Mr. Sadoff: I think you will find that when the man dropping a passenger at Malton airport sees there are four cars—if we ever do get a four-car stand at the airport where the spaces are allotted—and another 20 cars in the feeder, he is going to find some other spot for his revenue. From there he might go to the Constellation Hotel or he might come back to the Seaway, but I doubt very, very much if you will find a man who will say: "I'm staying here, if it takes three days, till I get a passenger out of here." It does not work that way, sir.

Mr. Chappell: Some of the witnesses say they do that they go to the airport, go over and pick up a fare about a mile away and run to Toronto. So they really do not run back to Toronto empty.

Mr. Sadoff: You are speaking not of the majority of taxi men. It is the exception rather than the rule.

Mr. Chappell: If you check those hotels you will see plenty of Metro taxis waiting around the Skyline for a run to Toronto.

But the next point I want to deal with is this. Supposing Metro taxis can pick up at the airport, they bring a fare out and pick up \$8, they take a fare back in and take another \$8, they have \$16 for the 35 mile return run. A Mississauga taxi, supposing he is allowed to pick up at the airport, has brought a \$2 fare in the airport from Mississauga and supposing

[Interprétation]

ville métropolitaine mais je simplifierai le plus possible, pour le conduire à Runnymede et Bloor ou à l'Hôtel Seaway, je ne sortirais certainement pas de l'aéroport de Molton; j'y resterais si mon client n'allait pas plus loin ou bien si c'était un mécanicien qui devait se rendre aux hangars. Il faudrait que je sois très très près de l'aéroport pour y rester.

Mr. Chappell: Êtes-vous bien sûr que vous y resteriez. Pourquoi ne vous rendriez-vous pas au Woodbine, à l'Ascot, au Skyline ou à plusieurs autres hôtels qui se trouvent à un mille de là, pour prendre un client qui irait au Royal York? Autrement dit, essayez-vous de dire que les taxis métropolitains ont peut-être 10,000 clients par jour à partir de la limite ouest d'Etobicoke et qu'ils peuvent prendre des clients et les ramener à Toronto?

Mr. Sadoff: A vous entendre on dirait que les chauffeurs de taxi courent après leur ombre, mais ce n'est pas le cas.

Mr. Chappell: Beaucoup vont plus loin que l'Ascot, le Woodbine ou le Skyline pour se rendre au Royal York.

Mr. Sadoff: Si quelqu'un dépose un client à l'aéroport de Molton—si jamais nous avons un poste de quatre taxis là-bas—et voit qu'il y a ensuite vingt autres voitures qui attendent, il ira sûrement ailleurs. Il peut aller à l'hôtel Constellation ou revenir au Seaway, mais je crains fort que vous trouviez quelqu'un qui dise: «Je reste ici, pendant trois jours s'il le faut, jusqu'à ce que j'aie un client». Ce n'est pas comme ça que les choses marchent.

Mr. Chappell: Certains témoins disent qu'ils vont à l'aéroport et, ensuite, prennent un client dans un rayon d'un mille à peu près à destination de Toronto.

Mr. Sadoff: Je crois que ce n'est pas la majorité des cas. C'est l'exception plutôt que la règle.

Mr. Chappell: Si vous regardez autour des hôtels, vous verrez des taxis métropolitains qui attendent au Skyline un client pour Toronto.

L'autre point que je voulais discuter c'est celui-ci. Supposons que les taxis métropolitains peuvent prendre à l'aéroport un client qui paie \$8, et qu'ils en prennent un autre pour revenir, qui paie aussi \$8; ils ont donc gagné \$16 pour ce voyage de 35 milles, aller et retour. Si un taxi de Mississauga avait la permission de prendre un client pour

[Text]

that he is allowed to run to the Royal York he would get \$8, a total of \$10. He comes back empty so he is at a disadvantage. He gets \$10 for about 37 miles whereas a Metro driver would get \$20 for 35 miles. Does that seem reasonable?

Mr. Sadoff: He would not be breaking any laws, sir, if he picked up a fare at the Royal York Hotel and took it back to the airport.

Mr. Chappell: Only if he got a call. He certainly is breaking the law.

Mr. Sadoff: I disagree with you, sir. I disagree with you and there is a Supreme Court ruling to prove my statement.

Mr. Chappell: Well I am afraid we will have to find somebody with a higher authority to back you up on that before we can accept it.

Mr. Sadoff: I stand to be corrected, sir.

Mr. Chappell: But in any event, if that is the case and the Mississauga drivers are disadvantaged to that extent it would be rather difficult for Mississauga to maintain a healthy taxi fleet to look after their regular business, would it not?

Mr. Sadoff: The picture you have painted would be unhealthy, sir, but I cannot agree with you.

Mr. Chappell: All right. Those are all my questions. Mr. Chairman I want to say something about the Mounties. I have done a little personal investigation on that and I do not think it is quite as bad as was painted. I have come in several times and called taxis from my own riding. Before you can get into the taxi and it has gone this far, the Mountie interrupted the call by radio in the cab to the office to confirm that I had placed the call.

Perhaps he had a duty to protect the contract with the air terminal people. I did get my taxi and the Mountie was most pleasant, but he certainly checked to see that it was a real call and not a phony pickup.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, the witness has referred to a Supreme Court judgment. It seems like a very interesting one and I wonder if he has the name of its citation?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Allmand: Perhaps you could supply it to the Clerk of the Committee, sir, so we would have it available. Some of us might like to read it.

[Interpretation]

lequel il aurait reçu \$2 pour aller de Mississauga à l'aéroport et s'il avait la permission de revenir au Royal York il gagnerait \$8, soit un total de \$10. Il revient sans client à ses dépens. Il gagne \$10 pour 37 milles, tandis qu'un taxi métropolitain aurait \$16 pour 35 milles. Est-ce raisonnable?

M. Sadoff: Il n'enfreindrait aucun règlement s'il prenait un client au Royal York pour le conduire à l'aéroport.

M. Chappell: Sur appel seulement. Il n'enfreint sûrement la loi.

M. Sadoff: Je ne suis pas du tout de votre avis, monsieur. Il existe une décision de la Cour suprême qui prouve mon point de vue.

M. Chappell: Il vous faudra quelqu'un de bien compétent pour nous prouver que vous avez raison.

M. Sadoff: Je soutiens que j'ai raison.

M. Chappell: Si les chauffeurs de taxi de Mississauga sont désavantagés à ce point-là, ce doit être difficile d'entretenir une bonne flotte de taxis, n'est-ce pas?

M. Sadoff: Le tableau que vous avez fait n'est pas encourageant, mais je ne suis pas du tout de votre avis.

M. Chappell: Bien. J'ai terminé mes questions. Pourtant, je voudrais dire quelque chose au sujet de la Gendarmerie. J'ai fait une petite enquête à ce sujet et je ne crois pas que la situation soit aussi mauvaise qu'on l'a décrite. J'ai souvent appelé des taxis dans mon comté. Avant de monter dans le taxi, le gendarme avait intercepté l'appel par radio, pour vérifier que j'avais bien téléphoné pour avoir le taxi.

Peut-être devait-il protéger les gens détenteurs du terminus. En tout cas il a été très gentil, mais il avait vérifié pour être bien sûr que j'avais vraiment téléphoné.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Le témoin a mentionné une décision de la Cour suprême, ce qui me semble être très intéressant. Est-ce qu'il aurait des détails à ce sujet?

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Allmand: Vous pourriez peut-être les donner au greffier du Comité pour que certains parmi nous puissent les lire. Cela nous intéresserait.

[Texte]

I might say that the solicitor for the Town of Mississauga has written us. In his letter he has indicated—it is not a legal opinion—that no cab except one that is licensed for Mississauga can pick up in the boundaries of the town of Mississauga. This would seem to conflict with this judgment that you referred to. What is the name of the case, Mr. Chairman?

Mr. Sadoff: It says:

The Supreme Court of Canada
Tuesday, the 24th day of May, 1955.

Present: The Honourable the Chief Justice of Canada.

Mr. Allmand: The names of the parties, please.

Mr. Deakon: Who are the parties involved?

Mr. Sadoff: Mr. Jack Ross was the Appellant and Her Majesty the Queen, on the information of A. Gray, Respondent.

Mr. Allmand: Fine. Could you leave that with the Clerk?

Mr. Sadoff: Certainly.

Mr. Allmand: Do you have enough copies to leave one with the Clerk?

The Chairman: We will have it photostated.

Mr. Allmand: Just take down the names and we will keep the reference.

Mr. Sadoff: I know for sure that I sent several members of Parliament a copy of the ruling. This is the only one that I have left but it will not take much to get 100 copies if you want them.

Mr. Skoberg: I would move that it be made part of our appendix.

The Chairman: Is this agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Allmand: Well now Mr. Sadoff, we are primarily concerned that there is an efficient extension of the air line service. We want to assure that when an aircraft lands in Toronto or Montreal or Vancouver, the people who get off that aircraft have fast transportation to the middle of the city, whether the plane arrives at night, or in rainy weather and so forth.

Under the present system the Department of Transport has a contract with one operator who pays a concession to the Department of Transport in exchange for certain service. They keep certain vehicles, buses and cars at the airport at all times ready to meet the

[Interprétation]

Je pourrais peut-être dire que le conseiller juridique de la ville de Mississauga nous a écrit et que dans sa lettre, il nous indique, qu'aucun taxi sauf un détenteur de permis de Mississauga, ne peut prendre des clients dans les limites de la municipalité de Mississauga. Ceci entrerait en conflit avec la décision de la Cour Suprême. De quel jugement s'agit-il monsieur le Président?

Mr. Sadoff: En voici la teneur:

Cour suprême du Canada, le mardi 24 mai 1955.

Présent: L'honorable juge en chef du Canada.

M. Allmand: Quelles étaient les parties en cause?

Mr. Deakon: Qui était impliqué?

M. Sadoff: M. Jack Ross était l'appelant et Sa Majesté la Reine au nom de M. E. Gray, défendeur.

M. Allmand: Très bien. Pourriez-vous laisser ce document au greffier.

M. Sadoff: Certainement.

M. Allmand: Avez-vous suffisamment de copies pour en laisser une au greffier?

Le président: Nous le ferons photostater.

M. Allmand: Prenons simplement la référence.

M. Sadoff: J'ai envoyé une copie de cette décision à plusieurs députés. C'est la seule copie qui me reste, mais il me serait relativement facile d'en obtenir une centaine, si vous le voulez.

M. Skoberg: Je propose que cela soit annexé au compte rendu.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Allmand: Monsieur Sadoff, nous nous préoccupons surtout d'avoir un service de transport efficace à l'aéroport. Nous voulons nous assurer que lorsqu'un avion atterrit à Montréal, Toronto ou Vancouver, les voyageurs puissent avoir un transport rapide vers le cœur de la ville, que ce soit la nuit, qu'il pleure ou qu'il fasse beau...

Présentement le ministère des Transports a un contrat avec un seul exploitant qui a obtenu une concession de ce ministère en échange de certains services. Il maintient constamment des véhicules, autobus et voitures, à l'aéroport, à la rencontre des avions qui

[Text]

aircrafts that are coming in. Now here is the problem. If we do what you suggest and allow taxis in this concessionaire will lose revenue. There are so many passengers coming off an aircraft and this concessionaire, let us say, gets 80 or 90 per cent of them now. If taxis are allowed to come in on an almost unlimited basis, either the taxis are not going to get anybody or the concessionaire is not going to get anybody. If you have a larger number of vehicles coming in, someone is going to lose business.

Mr. Sadoff: I am sure, sir, that you have heard the saying: "Service begets service."

Mr. Allmand: I do not know what you mean by that.

Mr. Sadoff: I am not only referring to the transportation problem at Malton Airport, but right here in Toronto, people are saying: "Don't call a cab, you can't get one anyhow, let's take the bus, the streetcar. My neighbour Jimmy Jones down the street will take us down. "I do feel that if more transportation was made available at Malton Airport, there would be more people using it. People today are finding some other mode of transportation simply because they cannot get the transportation that they deserve at the airport.

Mr. Allmand: Yes, but wait. We are talking about scheduled air lines into an airport. It is true that people work at the airport too. Generally speaking aircraft arrive at the airport on schedule, unless there is some delay. We know how many flights a day will come into Toronto or Montreal airports. One hundred persons, perhaps in the future 400 persons, will be getting off some of these aircrafts when the jumbo jets come in. Now you need transport for them. Right now a concessionaire is paying for the exclusive service and is guaranteeing service. Mr. Givens brought up a good point. If they drop off their service, because they are not bringing in the same revenue, because we have opened it up to many people, how are we going to guarantee that there are enough buses or enough cabs there to meet all these aircraft? You have in your Association only 1,200 cabs...

Mr. Sadoff: Pardon me, sir. On this particular subject I speak for almost 2,000 taxi cab owners. We are united on this particular program 100 per cent. I am speaking for some 1,900-odd taxi cab owners.

Mr. Allmand: If we break the concession with the present concessionaire—because right now they have an exclusive right—and

[Interpretation]

arrivent. Et voici le problème. Si nous faisons ce que vous suggérez, soit que nous donnions la permission aux taxis d'attendre à l'aéroport le détenteur du contrat perd des revenus. Il a bon nombre de voyageurs qui descendent de l'avion, et le concessionnaire transporte entre 80 et 90 p. 100 d'entre eux. Si un nombre illimité de taxis ont la permission d'attendre ou les taxis ou le concessionnaire n'aurait pas de clients avec un plus grand nombre de véhicules, quelqu'un doit y perdre.

M. Sadoff: Je suis sûr que vous avez déjà entendu le dicton: «le service engendre le service».

M. Allmand: Je ne sais pas ce que vous voulez dire par là.

M. Sadoff: Je ne parle pas seulement du problème des transports à l'aéroport de Malton, mais de ceux même de Toronto. On dit couramment: «N'appelons pas un taxi impossible d'en avoir, prenons l'autobus. Mon voisin va nous conduire.» J'ai l'impression que si on avait un meilleur service de transport à l'aéroport de Malton, beaucoup plus de gens s'en serviraient. Les gens prennent un autre moyen de transport simplement parce qu'ils ne peuvent obtenir le transport qu'il devraient y avoir à l'aéroport.

M. Allmand: Un instant. Nous parlons de vols réguliers qui arrivent à l'aéroport. Il est vrai que des gens travaillent là, aussi. Normalement les avions arrivent à l'heure, à moins qu'il y ait du retard. Nous savons combien d'avions arriveront à Toronto ou à Montréal. Une centaine, à l'avenir peut-être 400 passagers débarqueront des transports géants. Il faut transporter ces personnes. A l'heure actuelle, il y a un détenteur de contrat qui assure un service en exclusivité. M. Givens a soulevé un excellent point. Si les concessionnaires abandonnent leurs services parce que leurs revenus sont insuffisants vu que trop de monde se partagent la tâche, comment allons-nous garantir qu'il y aura suffisamment d'autobus ou de taxis pour aller à la rencontre de tous les avions.

Votre association ne groupe que 1,200 taxis...

M. Sadoff: Pardon, monsieur. Je parle au nom de près de 2,000 taxis. Nous sommes 100 p. 100 d'accord sur cette question. Je parle au nom de 1,900 et quelques taxis.

M. Allmand: Ce que je veux dire c'est que si nous rompons l'entente actuelle—car ils ont des droits exclusifs—si nous ouvrons l'aéro

[Texte]

open it up to taxis they may say: "you open it up to the taxis and we are not going to give the same service as we give now" which they have the right to do. How are you going to guarantee when an aircraft lands at that airport that those people are not going to wait around for an hour or more waiting for transportation to the city.

Mr. Friedman: When we first started out we said that the basic transportation system is a limousine service. They are right at the moment.

Now the people coming off the aircraft are not going to go across the road to take a cab. They are only going to get what is left. Toronto and Montreal are two large metropolises. They are compared to any large city in America. Now the American cities see fit to have both modes of travel.

Mr. Allmand: That is not quite true. We have a memorandum here comparing all the American cities and some of them...

Mr. Friedman: Well the ones that I have gone to—and I have gone to a few—have the two modes of travel and they turn around and still get their share of business. The cab industry more or less gets the surplus. Now the same thing is going to happen here.

Mr. Allmand: Well then I misunderstood you. Let me make this clear. You are not asking that your cab stand, or this cab stand be right at the exit of the airport, or, let us say, when you come off your flight, but it be a bit removed so that the first chance will go to the concessionaire?

Mr. Friedman: Well this is a public choice. The public is going to have the choice. Now the air line limousines are going to be first and let us say we are across the road, or whatever we have there. It is automatic that the people are going to make the choice, but they more or less go to the transportation system that is nearest to them.

In our companies we do a lot of charge account business. They use the air line limousines. If they came off and saw a Diamond or Co-Op—Mr. Sadoff is general manager of Diamond—they would automatically go over to one of them. But the normal transient would, in all probability, take one of the air line limousines. You say their figure is \$178,000 in 1969. I venture to say that if the cabs were put in there in 1970 that this figure would rise—assuming that you would still charge them 5 per cent—to over \$200,000 over and above what the cab is going to pay through his licence.

[Interprétation]

port aux taxis, les concessionnaires vont dire: «Très bien, vous laissez entrer les taxis, mais nous ne pouvons plus assurer le même service.» C'est leur droit. Alors comment allez-vous nous assurer, lorsqu'un avion atterrit, que les gens n'aient pas à attendre une heure ou plus pour se rendre en ville?

M. Friedman: Quand nous avons commencé, nous avons dit que l'essentiel du réseau de transport était le service de limousines. Elles attendent à la porte.

Les voyageurs qui descendent de l'avion, n'ont pas à traverser la rue pour héler un taxi. Ils auront tout simplement ce qui restera. Toronto et Montréal sont deux grandes métropoles, on peut les comparer à n'importe quelle grande ville d'Amérique. Les villes américaines ont les deux moyens de transport.

M. Allmand: Ce n'est pas tout à fait vrai. Nous avons un mémoire ici qui compare toutes les villes américaines et certaines...

M. Friedman: Celles où je me suis rendu, et je suis allé à plusieurs, ont les deux moyens de transport, et alors ils ont toujours leur part de la clientèle. L'industrie du taxi obtient le surplus. La même chose va se produire ici.

M. Allmand: Alors je vous ai mal compris. Vous ne demandez pas que votre poste de taxis soit à la sortie de l'aéroport ou disons à l'endroit où les gens descendent mais qu'il soit un peu éloigné, de sorte que le concessionnaire aurait le premier choix?

M. Friedman: C'est le public qui choisit. Les limousines seront les premières et mettons que nous soyons l'autre côté de la rue ou ailleurs, qu'importe, du moment que nous y sommes. Les gens auront le choix mais ils prendront normalement le mode de transport le plus rapproché.

Notre compagnie a beaucoup de comptes ouverts. A l'aéroport, ces gens prennent la limousine, mais s'ils voyaient un taxi Diamond ou Co-Op,—M. Sadoff le directeur général de la Diamond—il irait vers ce taxi. Le voyageur ordinaire prendra probablement la limousine. Vous dites que les droits perçus étaient de 178,000 dollars en 1969. Je dirais que si les taxis étaient présents à l'aéroport en 1970, ce chiffre serait porté, à supposer que les droits restent à 5 p. 100, à plus de \$200,000.

[Text]

Mr. Allmand: Well, this is an improvement in cities like Miami and New York, but they have a separate cab stand in New York City and there I think the cabs pay a rate to go in, a gate bridge.

Mr. Friedman: A gate bridge—a toll.

Mr. Allmand: But the only thing is that if I were Air Terminal and I paid a concession to the federal government for this business and we let in the taxis and the taxis started taking one third of the business away...

Mr. Friedman: I wish that were true.

Mr. Allmand: Well, if you let them in your cabs, they are going to try and get the business. If they start taking away one third of the business, Air Terminal is going to say, either reduce our concession or we are going to reduce our service.

Mr. Sadoff: If that happens, sir, then I say for ten years you have had the wrong people at the airport.

Mr. Allmand: Well, I do not know. Let me ask you this question. Let us say somebody in Mississauga wants to take a cab from Mississauga to Union Station. Do you think the Mississauga cab then should have the right to pick up anybody around the Union Station and drive him back to Mississauga?

Mr. Sadoff: If he is not breaking a municipal by-law and he goes out of the Toronto area, there is nothing the Metropolitan Toronto Licensing Commission can do to him. That is what that Supreme Court ruling is for.

Mr. Allmand: I do not think the taxi-cabs from Mississauga understand it. Do you mean to say that a Mississauga cab can come to Toronto, drop somebody at Union Station, go over to the Royal York Hotel and take somebody out?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Allmand: Your partner is shaking his head, indicating no.

Mr. Sadoff: Just a minute, Louis. I know a little more about this Supreme Court ruling. I can take a Metropolitan Toronto taxi-cab and go to Hamilton, pick somebody up and bring him back to Burlington, and there is nothing Hamilton can do about it.

Mr. Allmand: You are saying that you can pick him up on the street.

Mr. Sadoff: That is correct.

[Interpretation]

M. Allmand: Ceci est mieux que dans d'autres villes comme Miami et New-York par exemple.

M. Friedman: Un péage.

M. Allmand: Alors, si je payais des droits au gouvernement fédéral, puis que les taxis obtiennent la permission d'exploiter et accablent le tiers des affaires...

M. Friedman: Je voudrais que ce soit vrai.

M. Allmand: Les taxis essaieront certainement d'accaparer la clientèle. Alors le concessionnaire fera réduire ses droits ou réduira son service.

M. Sadoff: Si cela se produit, alors je vous dirai que depuis dix ans, les tâches ont été réparties à l'aéroport.

M. Allmand: Je ne le sais pas. Mais permettez-moi de vous poser la question suivante: Supposons que quelqu'un veut prendre un taxi de Mississauga pour aller à la gare Union. Croyez-vous que le taxi de Mississauga devrait avoir la permission de prendre un client à la gare et de le ramener à Mississauga?

M. Sadoff: S'il n'enfreint pas de règlement municipal et ne sort pas de la région de Toronto, la Commission des permis ne peut rien contre lui. C'est la raison même de la décision de la Cour suprême.

M. Allmand: Je ne crois pas que les taxis de Mississauga en saisissent le sens. Voulez-vous dire qu'un taxi de Mississauga peut venir déposer quelqu'un à la gare Union, aller au Royal York et prendre un client?

M. Sadoff: Oui.

M. Allmand: Votre associé fait signe que non.

M. Sadoff: Un instant, Louis. J'en sais un peu plus au sujet de cette décision.

Je puis prendre un taxi de Toronto et le rendre à Hamilton, prendre un client et le ramener à Burlington et la ville de Hamilton n'y peut rien.

M. Allmand: Vous prétendez pouvoir prendre un client dans la rue.

M. Sadoff: C'est exact.

texte]

Mr. Allmand: I think that is in dispute. You are admitting, though, as a representative of the Metropolitan Toronto Taxicab Conference, that cabs from outside Metropolitan Toronto can come in, drop people at Union Station and pick them up on the street, either at the Royal York, across the street or just around the corner, and bring them back to their own municipality.

You would not object to that as a representative of the Metropolitan Toronto Taxicab Conference?

Mr. Sadoff: Even if I objected it would not do me any good. Before Metropolitan Toronto was formed, when it was Toronto and all the separate boroughs of Weston and York Township and North York, that is exactly what was happening in Toronto. The police were being herded on what we called the county roads.

Mr. Allmand: Well, Mr. Chairman, that is what I think we will have to check on the law, especially this judgment.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, I believe it is rather unfortunate today that we have people here who would like to sit down and I thought maybe in a city the size of Toronto you would have pretty fair facilities in the City Hall, but it appears that they have gone for some other reason...

The Chairman: They are not your voters, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I am just suggesting that it is unfortunate that the people here—as we did in Wabush, we made facilities available for those who wanted to come to these hearings.

I would like to ask the witnesses, Mr. Chairman, if they have any knowledge at all of there not being sufficient cars at the airport to handle the traffic at any given time. Would it have ever been turned into your association in this regard?

Mr. Sadoff: We have had the odd call from the starters out at Malton Airport—do you have any taxi-cabs available. And you do get a little—I am looking for the proper word—today you are recognized and tomorrow they are the Mounties after you. Today they say, please, if you have any vacant cabs send them in to the airport." Tomorrow the Mounties ride herd on you. They recognize us as an essential industry on a rainy day and we are their bitter enemy on a sunny day. I do feel that there is room for all at the airport. You can call the taxi-cabs of Toronto second rate service if you care to; that is all right with

[Interprétation]

M. Allmand: Je crois qu'il y a conflit à ce sujet. Vous admettez comme représentant de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference, que des taxis de l'extérieur de Toronto peuvent venir dans la ville, laisser un client à la gare, en prendre un autre dans la rue et les ramener dans leur municipalité.

Vous n'auriez pas d'objection à titre de représentant de l'association des taxis?

M. Sadoff: Même si je m'y opposais, cela ne donnerait rien. C'est exactement ce qui se passait à Toronto avant la réunion des banlieues de Weston, York Township et North York. La police pourchassait ce que nous appelions les taxis de comté.

M. Allmand: Je crois que c'est tout, monsieur le président. Il faudrait vérifier la loi, et surtout cette décision.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, messieurs, je pense qu'il est malheureux que nous n'ayons pas de sièges pour tout le monde et j'ai pensé que dans une ville aussi grande que Toronto, il y aurait assez de places à l'Hôtel de ville, mais enfin, ils sont partis pour quelque autre raison...

Le président: Ce ne sont pas vos électeurs.

M. Skoberg: Il serait bon que nous ayons suffisamment de place pour accueillir—comme nous l'avions fait à Wabush—tous ces gens qui désirent assister à ces audiences.

Je voudrais demander aux témoins, monsieur le président, s'ils savent vraiment s'il n'y a pas suffisamment de voitures à l'aéroport pour répondre, en tout temps, à toutes les demandes. A-t-on déjà fait appel à votre association?

M. Sadoff: Nous avons à l'occasion un curieux appel de l'aéroport de Malton nous demandant si nous avions des taxis disponibles. Alors nous croyons...—j'essaie de trouver l'expression juste—aujourd'hui, on vous connaît et demain, on vous fait courir après par la Gendarmerie. Aujourd'hui, on nous demande: «Si vous avez des voitures de libres, voudriez-vous les envoyer à l'aéroport»; et demain, la police vous pourchasse. Nous sommes indispensables un jour de pluie et devenons une nuisance quand il fait beau. Je crois qu'il y a place pour tous à l'aéroport. Vous pouvez dire que les taxis de Toronto

[Text]

me because compared to the Air Terminal Transport we are. But I do feel that if somebody coming off a plane wants that broken-down cab with that driver who is not dressed in uniform in a dirty taxi-cab, it should be his privilege.

Mr. Skoberg: Well, this is not really the point I was trying to arrive at; it is whether or not your association, being representative of the number of people you say it is, has had representation made to it in regard to lack of cars at the airport. Now I am aware that in Ottawa most recently—in fact, as late as Sunday—there were no cars available at the airport, and they have a franchise there naturally.

Mr. Sadoff: If taxi-cabs are ever permitted at the airport, with the Air Terminal Transport, with Mississauga cabs, with Metropolitan Toronto cabs, there will still be times when there are not enough to go around.

Mr. Skoberg: Would your association be content with a direct line to the various cabs that you represent?

Mr. Sadoff: That would not solve this in any manner.

Mr. Skoberg: It would not solve it.

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Skoberg: Is your association prepared to put limousines on to handle the large number of people who may be coming in with the new jumbo jets?

Mr. Sadoff: Limousines? There are no limousines at the airport now, sir.

Mr. Skoberg: The larger buses, I should say.

Mr. Sadoff: Buses? No, sir; we are not prepared to put buses on. We are in the taxi business, not the bus business.

Mr. Skoberg: Your association would not be prepared to do this at all?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Skoberg: Who do you and your association think should supervise the stands at the airport if there were concessions granted to all the taxi companies?

Mr. Sadoff: The Department of Transport.

Mr. Skoberg: You are saying that at this particular time the RCMP are policing the entire airport facilities.

[Interpretation]

sont de second ordre, ça m'est égal, et c'est vrai que nous le sommes par rapport aux limousines. Mais si quelqu'un descend de l'avion et veut ce taxi cabossé et sale avec chauffeur sans uniforme, c'est son affaire.

M. Skoberg: Ce n'est pas vraiment ce à quoi je voulais en arriver. Je veux savoir si votre association qui représente un certain nombre de gens comme vous dites, a eu des plaintes au sujet de l'insuffisance des voitures à l'aéroport. Ainsi à Ottawa, récemment, même dimanche dernier, il n'y avait pas de voitures à l'aéroport et ils ont une franchise pourtant.

M. Sadoff: Si jamais on autorisait les taxis à venir à l'aéroport en même temps que les limousines, ceux de Mississauga, de Toronto et la compagnie qui est sur le service, il y aura des moments où il n'y en aurait pas suffisamment.

M. Skoberg: Est-ce que votre association serait contentée d'avoir une ligne téléphonique directe avec les taxis que vous représentez?

M. Sadoff: Cela ne résoudrait pas le problème.

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Skoberg: Seriez-vous prêts à avoir des limousines pour transporter le grand nombre de personnes qui arriveront à bord des transports géants?

M. Sadoff: Des limousines? Il n'y a pas de limousines en ce moment à l'aéroport.

M. Skoberg: Des autobus, devrais-je dire.

M. Sadoff: Des autobus! Non, monsieur. Nous n'avons pas l'intention d'avoir des autobus. Nous exploitons des taxis pas des autobus.

M. Skoberg: Votre association ne serait pas prête à le faire?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Skoberg: A votre avis, à l'avis de votre association, qui devrait faire la surveillance de ces postes en commun à l'aéroport, toutes les entreprises de taxis reçoivent des concessions?

M. Sadoff: Le ministère des Transports.

M. Skoberg: Vous dites qu'en ce moment, la Gendarmerie royale assure les services de police à l'aéroport.

texte]

Mr. Sadoff: You call it policing. I say they are actually doormen for Air Terminal transport.

Mr. Skoberg: I am talking about regulations.

Mr. Sadoff: Yes. The regulations are forced by the Royal Canadian Mounted Police.

Mr. Skoberg: You mentioned a while ago that it had been ten years since you made any representations to any authorities in regard to your complaints now. Have you made representations direct to the Minister or the Department of Transport?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Skoberg: And that is over ten years ago?

Mr. Friedman: Three months ago.

Mr. Skoberg: Three months ago. The ten years then was when you made them locally—regionally.

Mr. Sadoff: We have been going strong for ten years.

Mr. Friedman: Going to Ottawa every couple of years, we have gone through five Ministers of Transport now.

Mr. Skoberg: That is not too bad.

Mr. Sadoff: We have gone through more Ministers of Transport than I have hair on my head.

Mr. Skoberg: You are getting a little thinner too.

Mr. Sadoff: Yes, sir. Just on top.

Mr. Skoberg: How many independent taxi companies does your association represent?

Mr. Sadoff: I can give you an approximate figure for the number of independent taxi drivers in Toronto. Is that the figure you want, sir?

Mr. Skoberg: Your association. Who are you speaking for? How many taxi associations or taxi companies?

Mr. Sadoff: The Metropolitan Toronto Taxicab Conference.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Sadoff: I would say of our membership of 1,200 independent cab operators, it would be 450 to 500.

[Interprétation]

M. Sadoff: Vous dites services de police. Ils sont en réalité les concierges du concessionnaire.

M. Skoberg: Je parle de l'application des règlements.

M. Sadoff: Oui. Les règlements sont appliqués par la Gendarmerie royale.

M. Skoberg: Vous avez mentionné tout à l'heure que depuis déjà 10 ans vous aviez formulé des griefs. Avez-vous fait des instances directement au ministre ou au ministère des Transports?

M. Sadoff: Oui.

M. Skoberg: Et cela depuis dix ans?

M. Friedman: Il y a trois mois.

M. Skoberg: Il y a trois mois. Donc, la période de 10 ans s'applique aux instances sur le plan local ou régional.

M. Sadoff: Nous avons grandi depuis 10 ans.

M. Friedman: Nous sommes venus à Ottawa tous les deux ans, nous avons repassé cinq fois au ministre des Transports.

M. Skoberg: Ce n'est pas si mal.

M. Sadoff: Nous avons repassé plus de dix ministres que je n'ai de cheveux sur la tête.

M. Skoberg: Vous en avez bien peu.

M. Sadoff: En effet. Juste sur le dessus.

M. Skoberg: Combien de compagnies indépendantes représentent votre association?

M. Sadoff: Je pourrais vous donner un chiffre approximatif quant au nombre de propriétaires indépendants à Toronto. Est-ce cela que vous désirez?

M. Skoberg: De votre association. Au nom de combien de personnes parlez-vous? Combien d'associations ou d'entreprises de taxi?

M. Sadoff: La Metropolitan Toronto Taxicab Conference?

M. Skoberg: Oui.

M. Sadoff: Je dirais que sur un total de 1,200 membres, entre 450 et 500 sont indépendants.

[Text]

Mr. Skoberg: How many of these people own their taxis—are taxi driver-owners?

Mr. Sadoff: I thought that was the figure you wanted and that is what I gave you. Of the 1,200 taxi-cabs in our association, I would say that approximately 500 are owner-driven cars.

Mr. Skoberg: Owner-driven.

Mr. Sadoff: Of the 1,900 taxi-cabs in Toronto, I would say approximately 900 are owner-driven taxi-cabs.

Mr. Skoberg: I presume the others, then, hire their drivers, as you are suggesting.

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Skoberg: Do they come under the federal code unemployment insurance compensation and all the rest of it?

Mr. Friedman: Absolutely.

Mr. Sadoff: I wish they did not, but they do.

Mr. Skoberg: Also the pension plan, I presume, then?

Mr. Sadoff: Yes, sir. It is compulsory.

Mr. Skoberg: I think that clears the point.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Sadoff a few questions, if I may. First of all, in your brief you were talking about a system of licensing, and I am only interested in this one aspect of it. Do you not see problems arising again where I, as an operator, may apply for a licence? Let us assume that 50 per cent of the cabs in Toronto apply for a licence to operate in and out of that airport. Do you not see the situation where an unlicensed cab would take a passenger to the airport and then he would have to deadhead back again? So, again you are going to have to impose some controls, are you not? Because what I foresee is a situation where your grievance at the present time is with the operating system at the airport in other words, with the limousine, the people who have the franchise. Do you not see that in the future if half your cabs are licensed to take passengers to the airport and remove them from there, if you like by DOT, what happens to the other half? Do you not see a conflict between the taxi drivers who are licensed and those who are not?

Mr. Sadoff: I will mention this, sir, that if a man does not wish to buy a licence, no one is going to shove it down his throat. What

[Interpretation]

M. Skoberg: Combien de ces personnes sont propriétaires de taxis?

M. Sadoff: Je croyais que c'était là ce que vous désiriez et c'est ce que je vous ai donné. De 1,200 taxis que compte notre association, je dirais qu'environ 500 sont des chauffeurs propriétaires.

M. Skoberg: Chauffeurs propriétaires.

M. Sadoff: Sur les 1,900 taxis de Toronto, je dirais qu'il y a environ 900 qui sont chauffeurs propriétaires.

M. Skoberg: Les autres alors j'imagine embauche des chauffeurs.

M. Sadoff: Oui.

M. Skoberg: Est-ce qu'ils relèvent alors de la Commission d'assurance-chômage?

M. Friedman: C'est exact.

M. Sadoff: Oui, j'aimerais que ce soit le contraire.

M. Skoberg: Il contribue aussi au régime de pension?

M. Sadoff: Oui. C'est obligatoire.

M. Skoberg: Et c'est tout pour l'instant.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, j'ai le désir de demander quelques questions à M. Sadoff. Tout d'abord, dans votre mémoire vous parlez d'un régime d'émission de permis. Je m'intéresse à cet aspect de la question. N'y aurait-il pas de problème lorsqu'un exploitant voudrait demander un permis? Disons que 50 p. 100 des taxis de Toronto demandent un permis pour se rendre à l'aérogare, et en revenant. Ne croyez-vous pas qu'un taxi sans permis pourrait conduire un voyageur à l'aéroport et devoir revenir? Il devrait avoir un certain contrôle à ce moment-là. Je vois, c'est qu'en vertu du système actuel à l'aérogare, vous avez des problèmes avec les limousines, les gens qui ont la franchise. Ne croyez-vous pas aussi qu'à l'avenir, si la moitié de vos taxis peuvent conduire des voyageurs à l'aéroport et les ramener, qu'arrive-t-il à l'autre moitié? Ne croyez-vous pas qu'il pourrait y avoir des conflits?

M. Sadoff: Je dis que ceux qui ne désirent pas obtenir un permis, personne ne peut les obliger à le faire. Que peut-il faire? Il a l'oc-

[Texte]

Can he say? He has the opportunity to buy it and if he does not want to buy it, who can he be peeved at? There is one thing that I would like to make clear to you, sir. You say that I am criticizing the present situation at the airport.

Mr. Skoreyko: No, I am not saying you are criticizing it.

Mr. Sadoff: I want to be alongside the air terminal transport. I want to see them there and I would like to see ourselves there. I want to be there with them. I am not here to kick them out.

Mr. Skoreyko: The point that I am trying to make, Mr. Sadoff, is that the problem as it now exists is that if a taxi driver picks up a passenger in downtown Toronto and delivers him to the airport, he must take the shortest route out to that airport or be subject to penalty. I again say to you that if a number of taxis are licensed by DOT, because they are prepared to pay the fare, and half of them are not prepared to pay it, will you not run into the same problem again with those drivers who are not licensed but who deliver passengers to the airport and wish to pick up fares on the way back?

Mr. Sadoff: No.

Mr. Skoreyko: The policing of it is what I am referring to.

Mr. Sadoff: At the present time none of us are permitted to stop our taxicabs and look for a passenger. I am only taking a guess here, but I would say that at least three-quarters of the Metropolitan Toronto taxicabs would be in favour of the license, and the other third or 25 per cent or 10 per cent, whatever the case may be, have no grounds for saying they are being discriminated against. They are welcome if they want to be here. No one is saying they cannot be here. I present you can say, "You cannot come in here", and if a licence is granted nobody can say discrimination. If you want to come in, pay your licence fee, adhere to the standards set down by the Department of Transport and be one of us. Who can scream discrimination? If you want to be part of it, pay for your licence.

Mr. Skoreyko: So you foresee no problems. Is it true that in the last three or four weeks or the past month the RCMP have been less

[Interprétation]

casion d'acheter ce permis et s'il ne veut pas l'acheter, à qui peut-il s'en prendre. Il y a une chose que je voudrais établir bien clairement, monsieur. Vous dites que je critique le régime actuel à l'aéroport.

M. Skoreyko: Ce n'est pas ce que je dis exactement.

M. Sadoff: Je veux être à côté du terminus de transport aérien. Je voudrais que nous y soyons, mais avec eux. Je ne veux pas les mettre dehors.

M. Skoreyko: Ce à quoi je voudrais en arriver, monsieur Sadoff, c'est qu'une fois de plus le problème qui se présente maintenant a trait à un chauffeur de taxi du centre ville à Toronto qui amène un voyageur à l'aéroport. Celui-ci doit emprunter le chemin le plus direct pour sortir de l'aéroport, sinon il devra payer une amende. Une fois de plus, je vous dis qu'un certain nombre de vos taxis ont un permis du ministère des Transports parce qu'ils sont prêts à mettre le prix du permis, alors que la moitié de ces chauffeurs ne peuvent le payer, est-ce que vous n'aurez pas alors le même problème qui se présenterait une fois de plus pour ces chauffeurs qui n'ont pas ce permis mais qui amènent des voyageurs et voudraient y recueillir des voyageurs pour revenir avec un client, est-ce qu'il n'y aura pas le même problème?

M. Sadoff: Non.

M. Skoreyko: Je me réfère au maintien de l'ordre.

M. Sadoff: En ce moment, aucun d'entre nous n'est autorisé à arrêter à l'aéroport pour essayer de trouver un client.

Avec le permis, j'imagine qu'au moins trois quarts des chauffeurs de taxis du Toronto métropolitain seraient en faveur de ce permis, mais l'autre tiers ou 25 p. 100 ou 10 p. 100 selon le cas, n'ont aucun recours pour affirmer qu'ils ne sont pas dans le premier groupe. Vous êtes bienvenus, si vous voulez y être. Personne ne dit que vous ne pouvez le faire. Maintenant on nous dit: «vous ne pouvez venir ici», si on n'a pas de permis, personne ne peut parler d'une distinction. Et si vous voulez entrer dans ce groupe, achetez votre permis et tenez-vous-en aux normes établies par le ministère des Transports et soyez des nôtres. Où est la distinction? Si vous voulez en faire partie, achetez votre permis.

M. Skoreyko: Donc vous ne prévoyez pas de problème? Alors, pourriez-vous me dire, M. Sadoff, s'il est juste qu'au cours des trois

[Text]

bothersome at the terminal than they were previous to that?

Mr. Sadoff: Please believe me when I say I am not trying to be funny when I make my next statement. I do not know whether it is the weather, perhaps they get a little crankier in the summer, but I find it sort of comes in periods. All of a sudden the Mountie will say, "Hey, cabbie, come here, I have a passenger for you", and the cabbie is afraid to go. What is the trap? Then all of a sudden perhaps somebody sends the word out to go and get them. Where are our friends, the Mounties, now? Get out of here. Maybe it is a matter of supply and demand. Perhaps when transportation is short at the airport the idea is to bring them in and when there are a lot of air terminal transport cars sitting around, get out. I am amazed at this, really. It is like the weather, it changes very often out at the airport.

Mr. Skoreyko: You have not found them more congenial in the last two or three weeks?

Mr. Sadoff: I have always found them nice, really.

Mr. Givens: They have seen you on TV too often.

Mr. Sadoff: It is a good thing I have a tough wife at home!

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman.

The first question I would like to ask, gentleman, pertains to this judgment of the Supreme Court of Canada. I do not think affixing this judgment as an appendix to today's hearing is very informative. I would like to see the judgment of the Ontario Court of Appeal, which would set down the facts and the reasons for the judgment being appealed. If we can get that, I would appreciate it if it were affixed to the minutes of this meeting.

Mr. Benjamin: Agreed.

Mr. Weatherhead: Who is going to get it?

The Chairman: I wonder if Mr. Sadoff has it?

Mr. Givens: Do you have the citation in the Court of Appeal case?

[Interpretation]

ou quatre dernières semaines ou mois derniers, que la Gendarmerie royale du Canada été moins ennuyée à l'aéroport qu'auparavant?

M. Sadoff: Croyez-moi, je n'essaie pas vous amuser avec la déclaration que je ven faire. Je ne suis pas certain si c'est à cause la température, ils sont peut-être un peu plus grincheux, mais enfin je trouve qu'il s'agit d'un phénomène cyclique. Soudainement un membre de la gendarmerie appelle un chauffeur de taxi et lui indique un voyageur, alors le chauffeur craint de le faire. Est-ce un piège? Soudainement peut-être quelqu'un a-t-il communiqué avec l'aérogare afin de venir les chercher. Où sont les gendarmes? Sortez. C'est peut-être une question d'offre et de demande. Peut-être lorsque qu'il n'y a pas suffisamment de modes de transport, on leur dit alors, permettez-leur de venir et lorsqu'il y a plusieurs voitures en service au terminus de l'aérogare, on leur dit alors, sortez. Cela m'amuse vraiment. C'est comme la température, les changements se poursuivent souvent à l'aéroport.

M. Skoreyko: Vous ne les avez pas trouvés plus avenants au cours des deux ou trois dernières semaines?

M. Sadoff: Je me suis toujours très bien entendu avec eux.

M. Givens: Ils vous ont vu à la télévision trop souvent!

M. Sadoff: C'est heureux que ma femme soit tenace.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Merci beaucoup, monsieur président.

Ainsi donc, ma première question. Les témoins s'en réfèrent au jugement de la Cour suprême du Canada. Je ne crois pas que ce soit vraiment un renseignement valable, fait d'apporter ce jugement sous forme d'annexe à la séance d'aujourd'hui. Mais, je voudrais voir le jugement de la Cour d'appel de l'Ontario pour connaître les faits et motifs de cet appel. J'aimerais bien aussi que cela soit annexé au compte rendu de la présente séance.

M. Benjamin: D'accord.

M. Weatherhead: Qui va obtenir ce document?

Le président: Je me demande si M. Sadoff pourrait nous le fournir.

M. Givens: Possédez-vous la citation dans le cas de la Cour d'appel?

[Texte]

Mr. Sadoff: No, I do not, sir. You are asking a lot of a fellow who did not get out of public school. Where is my lawyer?

Mr. Allmand: You can get it from the library in Ottawa.

The Chairman: I will see if the Clerk can get it for the Committee.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sadoff, I think the whole Committee concurs in the fact that we are most interested in providing economical proper, efficient and adequate service for the public to and from the Toronto International Airport. If I understood you correctly, you are interested in complementing the existing service. The present lease which exists for the air terminal service gives them the exclusive right to provide and operate limousine and taxi station service at the airport. What you are actually saying is that you are not objecting to contractual relations between the Department of Transport and any particular outfit for limousine service; you want complete freedom for taxis to travel back and forth from a stand. Would you please tell this Committee whom you propose should control these taxis? I assume that taxis will be coming from different parts of the city and they will be coming from different parts of the province. Who do you propose should ensure that adequate service is provided by these taxis at the airport when they are called upon?

Mr. Sadoff: We suggested a licenser and I feel that the Department of Transport should set the standards. Let them do the policing. I am sure the licence will pay for the policing, and there should be something over the above rate. The industry will actually pay for the policing through the licence. Let the Department of Transport set the standards, and I hope they set them high.

Mr. Deakon: You see, Mr. Sadoff, my concern here is—as I believe you mentioned in your testimony—that at present there are approximately 600 taxicabs in metropolitan Toronto that visit the Toronto International Airport daily. Is that correct?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Deakon: And I presume this is the number that would be licensed. It would be at least that number because apparently these people are presently going to the airport, so I

[Interprétation]

Mr. Sadoff: Non, je ne l'ai pas. Vous exigez beaucoup d'une personne qui n'est pas sortie de l'école publique. Où est mon avocat?

M. Allmand: Vous pouvez obtenir le document à la bibliothèque d'Ottawa.

Le président: Nous essaierons d'obtenir copie de cet appel pour le Comité, monsieur Deakon.

M. Deakon: Merci, monsieur le président. Je pense que tout le Comité conviendra que nous sommes des plus intéressés à fournir un service économique approprié, rentable et adéquat pour le public à partir de l'aéroport international de Toronto. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, vous vous intéressez vous-mêmes à venir suppléer au service actuel? Le bail actuel des permis pour les services aériens, leur donne le droit exclusif pour un service de limousines et de taxis à l'aéroport. Ce que vous dites en réalité c'est que vous ne vous opposez pas à ce qu'il y ait un contrat entre le ministère des Transports et une société pour assurer un service de limousines mais vous voulez la liberté de mouvements pour les taxis à partir d'un poste. Pourriez-vous dire s'il vous plaît, selon vous, qui devrait exercer la surveillance pour les taxis? Je présume que ces taxis viendront de différentes régions, de différentes municipalités de la province. Qui d'après vous pourrait assurer un service adéquat, que ces taxis devraient exercer lorsqu'on les demande à l'aéroport?

M. Sadoff: Nous avons proposé l'émission d'un permis. Je suis d'avis que le ministère des Transports devrait établir les normes. Qu'ils exercent la surveillance. Le permis, j'en suis sûr, assurerait le service de surveillance et ce devrait être quelque chose qui excède. L'industrie paiera elle-même pour l'exercice de la surveillance par l'entremise de permis. Que le ministère des Transports établisse des normes qui, je l'espère, seront très rigoureuses.

M. Deakon: Voici ce qui me préoccupe. Comme vous le disiez dans votre témoignage, je crois qu'en ce moment il y a environ 600 taxis de la région métropolitaine de Toronto qui se rendent chaque jour à l'aéroport international de Toronto. Est-ce exact?

M. Sadoff: Oui.

M. Deakon: J'imagine qu'il y aura au moins autant de permis que cela parce que ces personnes en ce moment se rendent déjà à l'aéroport. Alors j'imagine qu'il y aura au moins

[Text]

assume there would be at least 600 who would want this licence in the metropolitan Toronto area. Is that correct?

Mr. Sadoff: Six hundred different ones.

Mr. Deakon: This is what I say, different taxis. I also assume that you could not simply confine this to the Toronto area, you would have to permit the licensing of taxi drivers from Burlington, Hamilton, Oakville and from Port Credit.

Mr. Sadoff: Right.

Mr. Deakon: So, you would have quite a number of taxi drivers who would be licensed to take passengers to and from the international airport at Malton.

Mr. Sadoff: Yes, sir. If I may interrupt for a moment, I mentioned earlier that, like water, it will find its own level. You will find a lineup of metropolitan Toronto taxicab drivers saying, "Take my money, I want my licence". You mentioned several outlying areas, and if you extend the invitation to Oakville and you extend it to Hamilton, nobody will be able to cry discrimination. I would like to make a wager that I do not think you will find one Hamilton taxicab driver putting down his money for a licence and I do not think you will find an Oakville cab driver putting his money down for a licence. It would just not be profitable for them. However, by the same token they cannot say, "You did not allow me in".

Mr. Deakon: You spoke about policing. What method can we use to exclude the one who does not buy a licence from the one who does. I honestly feel that this will not be too difficult. For example, in Toronto we have the Canadian National Exhibition and certain people pay to get into that exhibition and they get a sticker. Other metropolitan Toronto licences are issued and they give you a plate. Any one of these different methods can be used. You can either issue a plate to put on the back of the car or a sticker for the window, whichever the Department of Transport sees fit to do. I believe that if the licence is the method that is decided upon that the brokerages of Toronto, which represent perhaps 1,200 or 1,300 cabs, would probably be forced to buy a licence for each cab in their brokerage. You have answered the question as to policing. What I am concerned about is twofold. First of all, regarding adequate service for the public, I can foresee a situation arising some time when there is a slack

[Interpretation]

600 taxis de la région métropolitaine Toronto qui voudront ce permis, n'est-ce pas?

Mr. Sadoff: Oui. 600 permis différents.

Mr. Deakon: Je parle de différents taxis. Alors j'en conclus que vous pouvez passer tout de suite à la région de Toronto, il faudra aussi prévoir l'émission de permis pour ceux qui viennent de Burlington, Hamilton, Oakville et Port Credit.

Mr. Sadoff: Oui.

Mr. Deakon: Donc, vous pourriez prévoir un certain nombre de chauffeurs de taxis qui auraient ce permis pour assurer les services et en provenance de l'aérogare international, à Malton.

Mr. Sadoff: Oui. Si vous voulez me permettre de vous interrompre un instant. Plus tôt, ce matin, je vous ai dit que comme l'eau, le système s'uniformisera par lui-même. Vous verrez qu'un groupe de chauffeurs de taxis de la région métropolitaine vous diront «Voici mon argent, je veux mon permis.» Vous parlez d'autres régions et si vous laissez l'invitation jusqu'à Oakville et Hamilton, personne ne pourra se plaindre qu'il y a des distinctions injustes. Je vous parie que vous n'avez pas de chauffeurs de taxis de Hamilton qui voudront verser une somme pour un permis et il en serait de même pour un chauffeur de taxi d'Oakville. Ce ne serait pas rentable pour eux, mais même ils ne pourront pas dire que vous ne leur avez pas donné l'autorisation de venir à l'aérogare.

Mr. Deakon: Vous parlez de surveillance. Comment peut-on exclure celui qui ne possède pas de permis du groupe des tenants des permis. Je crois sincèrement qu'il n'est pas trop difficile de le faire. Par exemple, il y a l'exposition nationale de Toronto, où certaines personnes paient pour avoir accès et ont un papillon à mettre sur le pare-brise. Il y a d'autres permis, dans le Toronto métropolitain, qui sont délivrés et on vous donne une plaque. On peut utiliser ces différentes méthodes. Vous pouvez mettre une autre plaque à l'arrière de la voiture ou un papillon dans le pare-brise, enfin quelque soit l'usage établi par le ministère des Transports. Je suis d'accord, s'il y a des permis, disons suivant une méthode arrêtée, que les maisons de courtage de Toronto, qui représentent peut-être 1200 ou 1300 voitures, devraient peut-être acheter un permis pour chaque taxi de leur société.

La raison pour laquelle je vous pose cette question ayant trait à la surveillance, c'est qu'il a tout d'abord deux aspects à considérer.

[Texte]

period and you have a real conglomeration of taxis waiting at the airport. I regret to say that I do not think there are facilities available to keep these taxicabs there. It is bad enough as it is at times. Secondly, the extreme opposite situation can occur, as you see around railway stations where you are waiting for a cab when the weather is inclement or it is rush hour. You see people lined up like crazy waiting for a cab and they have no service.

Mr. Friedman: Mr. Deakon, the cab industry does not work that way. The cars are not going to travel 20 miles to sit out at an airport in a slow period. And furthermore, I think when we started we said that the basic transportation system is the tender. We are only going to complement it.

We have 600 cabs going out there. We say that these 600 cabs should have a right to sit. In a time of inclement weather, you will have cars added to what you already had there. Basically, the tender must service the airport. We are not basically going to service the airport, Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Are you implying here that if all licenced cab owners came up to the airport—this will never occur at any particular time—whoever is responsible for the orderly control of this cab station would have the right to say I cannot go and this other guy can go, if I have a licence and he has a licence? Is that not discrimination?

Mr. Friedman: It is being done right here in Toronto. Whoever is first on the stand is...

The Chairman: Order, please.

Mr. Friedman: It is like every other stand, Mr. Deakon. For example, at the Union Station you have, I do not know what it is, a 12-to-15-car stand. The first 15 cars that come out there occupy that stand until they get a fare. The others just have to get out of there. There is no other way.

The same thing applies to what you are saying, that at some time or other there is going to be a great number of cabs there. I do not believe it, but you say that this will happen. Whoever is on that stand has the right to stay there and when one goes off, another one can pull on. That is as simple as it is. This is what is being done right now in

[Interprétation]

En premier lieu, il faut assurer un service adéquat pour le public et je prévois une situation qui pourrait se présenter à l'occasion lorsqu'il y a un relâche et aux heures de pointe, il y aura tout un groupe de taxis qui attendraient à l'aéroport. Et je regrette devoir dire que l'on ne peut accommoder tous ces taxis à l'aéroport. Et c'est déjà assez grave comme c'est le cas parfois. En second lieu le cas contraire peut se produire, disons, près des gares, où vous attendez un taxi lorsque le temps est inclement, à l'heure de pointe. Vous attendez à la file indienne un taxi, mais il n'y a pas de service.

M. Friedman: Nous ne craignons pas cela dans l'industrie du taxi. Les voitures ne feront pas 20 milles pour se rendre à l'aéroport dans les heures de relâche. Et, de plus, nous avons dit que le réseau principal de transport est celui du soumissionnaire. Nous n'avons qu'à suppléer à ce service.

Nous avons 600 voitures qui se rendent à l'aéroport; nous disons que ces taxis devraient avoir la possibilité d'attendre. En période de mauvais temps, vous aurez des voitures ajoutées à celles que vous avez déjà en place en ce moment. Fondamentalement, le soumissionnaire doit assurer le service à l'aéroport. Nous n'allons pas desservir l'aéroport, M. Deakon.

M. Deakon: Voulez-vous dire que, si tous les propriétaires de permis se rendent à l'aéroport—ceci ne pourrait arriver en aucun temps—celui qui a charge de la surveillance bien ordonnée de ce poste de taxis, pourrait dire: «Je ne puis me rendre mais un autre peut le faire». J'ai mon permis tout comme lui? N'y a-t-il pas de distinction dans le cas présent?

M. Friedman: Cela se fait ici à Toronto. Le premier qui arrive au poste est celui...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Friedman: C'est comme à tout autre poste, M. Deakon. Prenez la gare Union, par exemple, il y a peut-être un poste pour 12 voitures. Les premières 15 voitures qui y arrivent occupent ce poste jusqu'à ce qu'il y ait un client. Les autres doivent simplement s'en aller. Et il n'y a pas d'autre façon de procéder.

La même observation vaut alors pour ce que vous dites. A un moment donné il y aura un grand nombre de taxis. Je ne le crois pas vraiment. Mais, vous dites que cela pourrait se produire. Quiconque se trouve à ce poste a le droit d'y rester et lorsqu'un part, un autre peut s'y mettre. C'est une procédure très simple et c'est ce que l'on fait en ce moment

[Text]

the cab industry throughout the whole North American continent.

Mr. Deakon: I sympathize with your position, especially with taxi drivers going out to Malton Airport. But I have problems here. I am concerned about how this is going to be worked out and how it is going to function properly.

Mr. Sadoff: Mr. Deakon, I am sure you will agree with me that long before two-way radios were put into taxicabs, the best means of communication was with taximen. I do not know how they do it, but they can get a message across the city quicker than I can send a telegram.

An hon. Member: I agree with that.

Mr. Deakon: They are worse than housewives then.

Mr. Sadoff: No, they are not that bad. But really, they have a way of knowing where the business is and where to go. You might as well say, "Mr. Sadoff, Queen and Yonge are the two main streets of Toronto. What happens when 2,000 taxicabs converge on Queen and Yonge?". You will never see it. You will never see 2,000 taxicabs at Malton Airport. I do not care if it is raining pitchforks and dynamite. You know you will never see that.

Mr. Deakon: That is a matter of opinion. Thank you, Mr. Chairman. I have more questions to ask later.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Most of my questions have been answered now. Mr. Sadoff, your association, the Metropolitan Toronto Taxicab Conference, is a voluntary association of independent taxi operators. Is that right?

Mr. Sadoff: Independent operators and fleet operators.

Mr. Thomas (Moncton): You have no real control or sanctions over your individual members. You cannot go to them and say, "You must do such and such." It is a voluntary association.

Mr. Sadoff: In our association I am the general manager of Diamond Taxi, and that is a big title and little money. I have a bit of control over the men of Diamond Taxi. Mr. Friedman here is the general manager of Co-op Taxis, and he has a little bit of control

[Interpretation]

dans l'industrie du taxi sur tout le continent nord-américain.

M. Deakon: Je comprends très bien ce qu'il en est et ce que vous dites, surtout lorsqu'il s'agit des taxis qui se rendent à l'aéroport de Malton et c'est mon attitude ici que je représente quant à la façon dont cela va fonctionner.

M. Sadoff: Monsieur Deakon, je suis sûr que vous conviendrez avec moi que, bien avant que les systèmes d'intercommunication soient placés dans les taxis, que le meilleur moyen de communication était celui du taxi. Je ne sais pas comment ils le font: ils peuvent communiquer un message à travers la ville et plus rapidement que je peux envoyer un télégramme.

Une voix: J'en conviens.

M. Deakon: Ils sont pires que des commères!

M. Sadoff: Non, pas vraiment. Mais ils savent où se trouve la clientèle et où ils peuvent aller. Ils peuvent aussi bien dire: «Monsieur Sadoff, Queen et Yonge sont les deux principales rues de votre localité. Qu'arrive-t-il lorsqu'il y a 2,000 taxis qui se trouvent sur Queen et Yonge?» Vous ne le verrez jamais. Il n'y aura jamais 2,000 taxis à l'aéroport de Malton, qu'il pleuve des clous ou de la dynamite. Vous savez bien que cela n'arrivera jamais.

M. Deakon: C'est une question d'opinion merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais d'autres questions à poser plus tard.

Le président: M. Thomas.

M. Thomas (Moncton): Merci beaucoup monsieur le président. On a si bien répondu à mes questions jusque-là. Je voudrais demander à M. Sadoff: votre Association, la *Metropolitan Taxi Cab Conference* est une association d'opérateurs indépendants, n'est-ce pas?

M. Sadoff: Des opérateurs indépendants et des opérateurs appartenant à une flotte.

M. Thomas (Moncton): Vous n'avez pas de véritable contrôle ou de pouvoir de sanction auprès des membres individuels. Vous pouvez leur dire simplement: «Vous devez faire telle chose ou telle autre chose». C'est une association bénévole.

M. Sadoff: Au sein de notre Association, et ce qui me concerne, je suis le gérant général du Diamond Taxi. C'est tout un titre, mais très peu rémunérateur. En retour, je peux exercer un certain contrôle auprès des gens de Diamond. M. Friedman est le gérant général

[Texte]

over Co-op taxis. Mr. Cameron is the president of Sunnyside Taxis, so within the association each of us has a little bit of control over his own little company. But I cannot tell Mr. Friedman what to do in Co-op Taxi, or vice versa. No, I do not have control over the 1,200 taxicabs in the association.

Mr. Thomas (Moncton): You state in your brief, in Clause No. 6, that you would be willing to accept cancellation of the licence for cause, which I suppose would be unsatisfactory service, maybe on cleanliness, and so on. How would the Department of Transport enforce that clause? Would the Department have to supervise each of the independent operators? You could not deal with one body. You could not deal with your association and say, "Diamond Taxicab is not providing satisfactory service. Therefore we are going to cancel their licence." That would have to be done on an individual basis.

Mr. Sadoff: An individual basis. The man who pays for his licence will have to abide by the standards that you set.

Mr. Thomas (Moncton): So we might be dealing with 600 different—or are there that many?

Mr. Sadoff: Certainly, just the same as the Metropolitan Licensing Commission.

Mr. Thomas (Moncton): Just one other thing, Mr. Sadoff. I believe, from going through the brief, that you do not have the multiplicity of licensing bodies in metropolitan Toronto that they do in Montreal. You have two, Metropolitan Toronto and Mississauga.

Mr. Friedman: Mississauga is outside metropolitan Toronto. But in metropolitan Toronto itself, there is one licensing body, the Metropolitan Licensing Commission. We buy our licences from them and we are under their jurisdiction.

Mr. Thomas (Moncton): Then instead of metropolitan Toronto, the area which we would be concerned is the International Airport. Mississauga is considered ..

Mr. Sadoff: The airport is situated in Mississauga.

Mr. Thomas (Moncton): Yes. As I understand it, if an independent taxi driver want-

[Interprétation]

ral des taxis Co-op et il a un certain contrôle auprès de la Co-op. M. Cameron pour sa part, est le président de la Sunnyside Taxi. Donc, au sein de l'Association, chacun d'entre nous a un certain contrôle auprès de nos propres petites compagnies. Mais, je ne peux pas dire à M. Friedman quoi faire au sein de la Co-op et vice-versa. Non, je n'ai pas de contrôle pour ce qui est des 1,200 taxis membres de l'Association.

M. Thomas (Moncton): Monsieur, vous dites dans votre mémoire, à l'article 6, que vous pourriez accepter l'annulation du permis pour cause, si le service n'est pas suffisant quant à la propreté, ou autre chose. Comment le ministère des Transports peut-il rendre ces dispositions exécutoires? Est-ce qu'il ne devra pas essayer d'assurer la surveillance auprès de chacun des opérateurs indépendants? Vous ne pouvez, disons, simplement traiter avec une association. Vous ne pouvez traiter avec votre association de la façon suivante. «Diamond Taxicab ne donne pas un service assez satisfaisant. Par conséquent, nous allons annuler leur permis.» Cela devrait se faire sur une base individuelle.

M. Sadoff: En effet. Celui qui paie pour son permis devra s'en tenir aux normes que vous établirez.

M. Thomas (Moncton): Donc, vous voudrez peut-être traiter avec 600 différentes personnes ou sont-ils aussi nombreux?

M. Sadoff: Tout comme la Commission d'émission de permis du Toronto métropolitain.

M. Thomas (Moncton): Je pense, qu'après avoir parcouru votre mémoire, vous n'avez pas la multiplicité d'organismes d'émission de permis à Toronto tout comme à Montréal. Vous avez, je pense, le Toronto Métropolitain et Mississauga.

M. Friedman: Mississauga est à l'extérieur du Toronto métropolitain. Mais, dans le Toronto métropolitain, il n'y a qu'une commission d'émission de permis, la Commission d'émission de permis du Toronto métropolitain. Nous obtenons nos permis de cette commission et nous relevons de leur compétence.

M. Thomas (Moncton): Alors, plutôt que de dire Toronto Métropolitain, cette région, qui nous préoccupe, est la région de l'aéroport et Mississauga est comprise dans cette région...

M. Sadoff: L'aéroport se trouve dans Mississauga.

M. Thomas (Moncton): En d'autres mots, si un taxi indépendant désire conduire des

[Text]

ing to carry passengers holds the metropolitan Toronto licence, he can take passengers only to metropolitan Toronto. If he holds a Mississauga licence, he can take passengers only to Mississauga. Is that correct?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Thomas (Moncton): It is not?

Mr. Sadoff: No, sir. If he holds a metropolitan Toronto licence he cannot take a passenger at the airport which is located in Mississauga and take him over to the Mississauga municipal offices and drop him. He is breaking a by-law.

And I say to the Department of Transport in Ottawa, do not go into any municipality by-laws. Nobody is asking you to supersede them or make new rules for them. You make your own rules at the airport. Let the others enforce their own.

Mr. Thomas (Moncton): I think you misunderstood me, Mr. Sadoff.

Mr. Sadoff: I am sorry.

Mr. Thomas (Moncton): As I understand it now, under your present municipal licensing regulations, let us say you hold a licence from the municipality of Mississauga. Does that licence not specify that if you go outside the area you can only pick up a passenger going to Mississauga? Is that not true?

Mr. Sadoff: The Mississauga taxicab, yes, would pick up at the airport and he is licensed to go into Mississauga or he can go into Toronto, just as the Toronto taxicab can pick up in Toronto and deliver in Mississauga, in Hamilton and Burlington and London and you name it.

Mr. Thomas (Moncton): In one of the other briefs we have—I do not know who is correct—it says:

The practical application of municipal licensing by-laws is that a cab driver licensed in the municipality of Mississauga may accept a call from someone in metropolitan Toronto, provided that the destination is the town of Mississauga.

Mr. Sadoff: As long as the destination is anywhere other than Toronto. He does not necessarily have to go back to Mississauga. Do you follow me, sir?

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but this other brief states a contrary opinion on it. If your

[Interpretation]

voyageurs, si je comprends bien, s'il a un permis du Toronto Métropolitain, ils ne peuvent amener des voyageurs qu'à Toronto. S'il détient un permis de Mississauga, il ne peut conduire les voyageurs qu'à Mississauga. Est-ce juste?

M. Sadoff: Non.

M. Thomas (Moncton): Ce n'est pas juste?

M. Sadoff: Non. S'il détient un permis de Toronto métropolitain, il ne peut prendre un voyageur et le mener à l'aéroport qui se trouve dans Mississauga et l'amener aux bureaux de cette même municipalité. Il va à l'encontre d'un règlement.

Et j'ai dit au ministère des Transports Ottawa: «N'allez pas à l'encontre des dispositions des règlements de la Mississauga. Nous ne leur demandons pas d'établir de nouveaux règlements; établissez vos propres règlements pour l'aéroport: Laissez aux autres le soin d'imposer alors leurs propres règlements.

M. Thomas (Moncton): Je pense que vous m'avez mal compris, M. Sadoff.

M. Sadoff: Je m'excuse.

M. Thomas (Moncton): Suivant les règlements actuels de la municipalité pour l'émission de permis, disons, si vous avez un permis de la municipalité de Mississauga. Est-ce que ce permis ne spécifie pas simplement que, si vous allez à l'extérieur de la région, vous ne pouvez qu'y recueillir un voyageur se rendant à Mississauga? Est-ce bien juste?

M. Sadoff: Oui. Il peut aller à l'aéroport et à son permis pour ramener un voyageur à Mississauga ou il peut aller à Toronto, tout comme le taxi de Toronto peut recueillir un voyageur à Toronto, et aller le mener à Mississauga, Hamilton, Burlington, London ou ailleurs.

M. Thomas (Moncton): Dans un autre mémoire que nous avons, je ne sais pas pour quelle raison, mais on dit:

que l'application pratique des règlements d'émission de permis municipaux veut qu'un chauffeur de taxi détenteur d'un permis dans la municipalité de Mississauga peut accepter un appel venant de Toronto métropolitain, pourvu que la destination soit la ville de Mississauga.

M. Sadoff: Cela s'applique aussi longtemps que la destination est autre que Toronto. Il n'a pas nécessairement à revenir à Mississauga. Vous me suivez?

M. Thomas (Moncton): Oui. Mais, il y a ce autre mémoire qui donne un avis contraire

[Texte]

cabs could stay at the airport, as I read this other brief, it would mean that you would have to be licensed both by Metropolitan Toronto and by Mississauga to carry passengers.

Mr. Friedman: The airport belongs to Canada. It belongs to the Crown. It does not belong to Mississauga. It does not belong to metropolitan Toronto. The Crown has the right, the same as when you are renting Hertz Drive Yourself, Avis or anybody else that you want to rent.

I do not know what other services you rent at these various airports. But this is Crown land. This is not Mississauga. It happens to be surrounded by the township of Mississauga and this Committee or the Department of Transport has the right to license anybody or everybody coming from that airport.

Mr. Sadoff: Ottawa has been doing that for the past 10 years.

Mr. Friedman: I do not know where any municipality has the right to say, "This is in Mississauga", or "This is in Toronto". This appears to be Crown land.

Mr. Sadoff: Ottawa is not giving out taxi licences. They are giving out an airport licence. It has nothing to do with the municipal by-laws.

Mr. Thomas (Moncton): This is true, but you would still have to have—Ottawa can say, "It is federal land. We can give the right to anyone to pick up passengers here." But there are still municipal regulations that must be observed, either through co-operation or some other way. In other words, Ottawa cannot say to the town of Mississauga, "We can step in and order you to do such and such". This is what I am wondering.

Mr. Sadoff: No one is asking them to, sir.

Mr. Thomas (Moncton): This was the problem in Montreal, that they had so many licensing regulations.

Mr. Givens: Mr. Chairman, on a point of order. Questions have come up with respect to what cabs can do and they cannot do. With all due respect to the witnesses, I am wondering whether the Chairman should request the Metropolitan Licensing Commission to send a representative here, either a member of the Commission or the Solicitor or the Clerk of the Commission, who can give the kind of information for which Mr. Thomas has been

[Interprétation]

Si votre taxi pouvait rester à l'aéroport, tel que je le vois dans cet autre mémoire, cela signifierait qu'il vous faudrait un permis tant du Toronto métropolitain que de Mississauga?

M. Friedman: L'aéroport est la propriété du gouvernement fédéral. C'est la propriété de la Couronne; ce n'est pas à Mississauga ou au Toronto métropolitain. Et, la Couronne a le droit, tout comme, disons Hertz Drive Yourself, Avis ou tout autre auprès duquel vous voulez louer une voiture.

Je ne sais pas quels sont les autres services que vous pouvez ainsi obtenir à différents aéroports, mais c'est là un terrain de la Couronne. Ce n'est pas à Mississauga; mais cela est contrôlé par la municipalité de Mississauga. Et ce Comité ou le ministère des Transports a le droit d'émettre des permis à quiconque ou à tout le monde qui vient de cet aéroport.

M. Sadoff: Ottawa le fait depuis les dix dernières années.

M. Friedman: Je ne vois pas comment toute municipalité ait le droit de dire «C'est à Mississauga ou à Toronto». C'est là un terrain de la Couronne.

M. Sadoff: Ottawa ne donne pas des permis de taxis, mais seulement des permis d'aéroport. Cela n'a rien à voir avec les règlements municipaux.

M. Thomas (Moncton): C'est juste, mais il nous faudra toujours comprendre qu'Ottawa peut dire qu'il s'agit d'un terrain fédéral; on peut donner le droit à quiconque le requiert. Mais, il y a toujours les règlements municipaux qu'il nous faut observer même avec la collaboration ou tout autre moyen. En d'autres mots, Ottawa ne peut pas dire à la ville de Mississauga: «Nous ne pouvons décréter que vous fassiez telle ou telle chose». C'est sur cette question que je m'interroge.

M. Sadoff: Personne ne le leur demande.

M. Thomas (Moncton): C'était le problème à Montréal avec tous ces règlements relatifs aux permis.

M. Givens: Monsieur le président. Un appel au Règlement. On vient de poser des questions au sujet de ce que peuvent faire les taxis et ce qu'ils ne peuvent pas faire. Par déférence pour les témoins, je me demande si le président ne devrait pas demander à la Commission métropolitaine des permis de nous envoyer, soit un membre du Comité, soit le solliciteur ou le greffier de la Commission, qui pourrait nous donner les renseignements

[Text]

asking in an authoritative and impartial way, so that at least this is where the buck stops and we know what the facts are. Would it be possible for you, sir, to communicate through the clerk with the Metropolitan Licensing Commission so that we can have a representative of theirs here to answer some of these questions and to sit here during the course of the hearing?

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, this is a very good suggestion. I would appreciate this because I am confused now. I do not know what these regulations are, and I would like to see this. So I will pass any further questions.

The Chairman: Are you through, Mr. Thomas?

Mr. Thomas (Moncton): Yes.

The Chairman: Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Sadoff, in your early testimony and in your brief you were speaking of your willingness to pay a licence fee, and I think that when Mr. Givens asked you about the amount you were a little bit vague on the answer. I realize that you may not want to tie yourself or your members down very much at this stage of the game, but I think it would be helpful if we could have some sort of figure that you and your people would think reasonable.

Mr. Sadoff: In my own personal opinion, I would say about \$25 for a licence.

Mr. Weatherhead: About \$25 for a licence.

Mr. Sadoff: Yes, sir—yearly fee.

Mr. Weatherhead: And I gather that from earlier testimony you thought there might be about 1,500 of the 2,000 cabs in Metro Toronto take out a licence, in the first year in any event.

Mr. Sadoff: That is a very conservative estimate.

Mr. Weatherhead: In addition to that would you have any idea how many outside Metro might take out the licence?

Mr. Sadoff: I would think that every cab in Mississauga would take out the licence. Exactly how many licences there are in Mississauga, I do not know; I will take a guess and say a couple of hundred. Other than that I do not think anybody would care to come in and give you \$25 a year.

[Interpretation]

comme ceux demandés par M. Thomas, pour que nous puissions les avoir de façon objective et pour que nous ayons les faits. Est-ce que ce sera alors possible, monsieur le président, de communiquer par l'entremise du greffier de la Commission métropolitaine de permis pour que nous ayons un de leurs représentants qui pourrait répondre à certaines questions et d'assister à nos séances?

Mr. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. La question est excellente et j'aimerais bien qu'on le fasse. Je suis un peu confus. Je ne connais pas les règlements, donc alors je ne poserai pas d'autres questions.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Thomas?

M. Thomas (Moncton): Oui.

Le président: Monsieur Weatherhead.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président.

Un peu plus tôt dans votre témoignage, monsieur Sadoff, d'après votre exposé, vous avez mentionné que vous seriez consentant à payer des droits de permis. Je crois que lorsque M. Givens vous a demandé combien cela coûte votre réponse a été un peu vague. Vous et vos associés ne voulez peut-être pas dire exactement ce qui en est à l'heure actuelle, mais ce serait utile si vous pouviez nous indiquer un chiffre raisonnable.

M. Sadoff: Je dirais qu'il en coûte environ \$25 pour chaque permis.

M. Weatherhead: Environ \$25 pour chaque permis?

M. Sadoff: Oui, \$25 par année.

M. Weatherhead: Vous disiez qu'il y aurait peut-être 1,500 des 2,000 taxis du grand Toronto qui, en tout cas, obtiendraient un permis la première année.

M. Sadoff: C'est une évaluation très modeste.

M. Weatherhead: En plus de cela, combien y en aurait-il à l'extérieur de la région métropolitaine?

M. Sadoff: Je crois que tous les taxis de Mississauga en profiteraient. J'ignore le nombre exact de permis émis à cet endroit. Je dirais qu'il y en a environ deux cent. D'ailleurs, je ne vois pas pourquoi on verserait \$25 annuellement.

[Texte]

Mr. Weatherhead: I see. We are talking then in terms of revenue of perhaps 1,700 or 1,800 cabs—I am not trying to tie you down—times \$25.

Mr. Sadoff: Right, sir.

Mr. Horner: A little better than \$40,000.

An hon. Member: An estimated \$50,000.

Mr. Weatherhead: Mr. Horner says \$40,000. I am interested, as in earlier questioning, about just how this mixed airport stand of perhaps four cars, as you were suggesting, plus a feeder stand would work. It would seem to me that in the busy periods, perhaps in the early morning and evening, there would be dozens and dozens of cabs arriving in a short period of time. How would you presume to supervise for instance the 20 cars that you were suggesting on the feeder stand?

Mr. Sadoff: At the present time in Toronto we have what is called public cab stands. There is a sign on the sidewalk signifying that this part of the road you are permitted to park four cars, six cars, or two cars. There is a limit on how many cars you can put on certain stands. There are some stands in the city that you can put 20 cars on, others are limited to one. It actually polices itself. If there is a two-car stand and a policeman goes by and there is a third car, he gets a ticket for overloading a public cab stand. Besides, taximen have a way of their own: If there are 20 cars in a 20-car feeder they are going to turn around and go some other place. A man is not going to stand 21st up. Like water, it finds its own level, and he will turn around and leave.

Mr. Weatherhead: Mr. Sadoff, I understand that there are some mixed stands in the city now, so different companies can operate from the same stand.

Mr. Sadoff: A public cab stand—when I say “public” this is on City of Toronto or Metropolitan Toronto property—means anybody can go on that stand. Whether or not he belongs to any association—he can have one caxicab and drive it himself—this is for him. It is first come, first served. What we call off-street stands is where somebody has a space off the street on private property, and this can only be used by Diamond, Co-op—you name it. This is a private cab stand.

Mr. Weatherhead: What would be an example of a public mixed stand in the city at the present time?

[Interprétation]

M. Weatherhead: Je vois. Du point de vue des recettes, il y aurait peut-être 1,700 ou 1,800 voitures au total—je ne peux en préciser le nombre—que l'on multiplierait par \$25.

M. Sadoff: C'est exact.

M. Horner: Un peu plus de \$40,000.

Une voix: Environ \$50,000.

M. Weatherhead: M. Horner prétend que ce serait \$40,000. Je me demande, comme au début de l'interrogatoire, comment fonctionnerait à l'aéroport ce poste où se trouveraient quatre voitures d'appartenance diverse auquel s'ajouterait un poste supplémentaire. Il me semble que, durant les périodes de pointe, au début de la matinée et au début de la soirée, des douzaines de taxis se rendraient là à brefs intervalles. Comment pourriez-vous ainsi surveiller ces 20 taxis dont vous parlez au poste de relève?

M. Sadoff: Nous avons, à l'heure actuelle, des postes publics de taxis à Toronto. Il y a une affiche près du trottoir indiquant qu'il est permis d'y stationner quatre, six ou deux voitures. Il y a une limite quant au nombre qu'on peut y stationner. Il y a dans la ville certains endroits où l'on peut stationner 20 voitures; d'autres postes sont limités à une seule. La situation s'accommode d'elle-même. S'il y a un poste pour deux voitures et qu'il s'y en trouve trois, la troisième écope d'une contravention car il y a encombrement du poste. Par ailleurs, les taxis s'accommodent de la situation: si un poste pour 20 voitures est au complet, ceux qui s'amènent font demi-tour et cherchent un autre endroit, car ils ne veulent pas être laissés pour compte et la situation se rétablit d'elle-même.

M. Weatherhead: Si j'ai bien compris, il y a présentement des postes à compagnies multiples dans la ville. Plusieurs compagnies peuvent partager un même poste.

M. Sadoff: Quand je parle de postes publics, il s'agit des propriétés de la ville de Toronto ou du grand Toronto. N'importe quel taxi peut utiliser ces postes qu'il fasse partie ou non d'une association ou qu'il ait une seule voiture qu'il conduit lui-même. C'est son droit. Les premiers arrivés, sont les premiers servis. Il y a aussi d'autres postes se trouvant sur des propriétés privées et que ne peuvent utiliser des compagnies telles que la Diamond Co-op ou d'autres. Il s'agit de postes de taxis privés.

M. Weatherhead: Donnez-nous un exemple d'un poste public de la ville.

[Text]

Mr. Sadoff: Yonge and Eglinton subway station.

Mr. Weatherhead: Any car can go there.

Mr. Sadoff: Any car can go on it, yes.

Mr. Weatherhead: Mr. Sadoff, many members, including Mr. Allmand and, I believe, Mr. Deakon, were questioning you about whether the business of the present contract holder would not decline, at least in the initial stages, if the taxicab came into the picture. It would seem to me that in the long run, with the greater increase in aircraft and jumbo jets and so on, naturally business is going to increase over-all. But for the next year, say when this contract expires at the end of July, or the year after that, if your taxis and Metro taxis came in as much as possible after being licensed would you not admit that the present business would fall off to the then contract holder?

Mr. Sadoff: It probably would at first, yes.

Mr. Weatherhead: In that regard have you made any estimates on how much your people would take in this sort of a business? Would it be 10 per cent or 20 per cent of the present business? What are we talking about?

Mr. Sadoff: I could only guess.

Mr. Friedman: About 20 per cent.

Mr. Weatherhead: Mr. Friedman is suggesting 20 per cent. Would you agree with that?

Mr. Sadoff: I will go along with Mr. Friedman's guess.

Mr. Weatherhead: So if the business next year does not increase by at least 20 per cent the then contract holder would lose money next year—if you got what you are asking for today.

Mr. Sadoff: It is possible.

Mr. Weatherhead: But are you not saying that over the near future, the next two or three years, the business would increase so much that the contract holder would still be in a pretty good position.

Mr. Sadoff: There is no doubt about it in my mind.

Mr. Weatherhead: That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Sadoff, no doubt qualifications for getting a licence are governed by

[Interpretation]

M. Sadoff: Près de la gare du métro, l'angle des rues Yonge et Eglinton.

M. Weatherhead: Toute voiture de taxi peut y stationner?

M. Sadoff: En effet.

M. Weatherhead: Monsieur Sadoff, plusieurs membres du Comité, y compris M. Allmand et M. Deakon, je crois, vous ont interrogé au sujet de la baisse des recettes possibles des détenteurs de contrats actuels, du moins au début, si les taxis étaient admis. A la longue, vu l'augmentation du nombre de avions et l'arrivée des réactés géants et ainsi de suite, les revenus augmenteraient dans l'ensemble. D'ici un an, alors que le contrat prend fin à la fin de juillet, cette année, ou l'année prochain si vos taxis et si ceux de la région métropolitaine étaient admis grâce à des permis, ne croyez-vous pas que les détenteurs de contrats actuels verraient leurs recettes décliner?

M. Sadoff: Au début, oui, probablement.

M. Weatherhead: Alors avez-vous établi une évaluation quant au revenu que vos gens y gagneraient? Est-ce que ce serait 10 p. 100 ou 20 p. 100 du chiffre d'affaires actuel? Quels chiffres parlons-nous?

M. Sadoff: Ce ne serait qu'approximatif.

M. Friedman: Environ 20 p. 100.

M. Weatherhead: Monsieur Friedman a dit 20 p. 100. Êtes-vous d'accord?

M. Sadoff: Oui, je suis d'accord.

M. Weatherhead: Par conséquent si le chiffre d'affaires n'augmentait pas de 20 p. 100 l'an prochain, le détenteur du contrat d'aujourd'hui perdrait de l'argent l'an prochain, si vous obteniez ce que vous demandez aujourd'hui.

M. Sadoff: C'est possible.

M. Weatherhead: Alors, vous ne prétendez pas que, prochainement, d'ici deux ou trois ans, il y aura une augmentation telle du chiffre d'affaires que le détenteur du contrat se trouverait dans un très bon état financier.

M. Sadoff: Aucun doute dans mon esprit.

M. Weatherhead: Très bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur Sadoff, tout requérant qui veut obtenir un permis doit sans doute s

[Texte]

municipal by-laws. Mr. Chairman, could we have a copy of those by-laws having to do with the licensing of applicants?

Mr. Sadoff: I do not have a copy available with me but I can have some down here this afternoon.

Mr. Howe: Mr. Sadoff, in your own organization you will have a contract that people sign when they join your organization. Do you have a copy of that?

Mr. Sadoff: No, I do not, sir. I can get one here this afternoon.

Mr. Howe: Could you get one for us. I am rather interested in your first item. You speak about uniformed, chauffeur-driven sedan service. How is that different from the service that you are giving?

Mr. Sadoff: Airline Terminal Transport Ltd. have set a very very high standard and are doing a wonderful job. Their drivers are uniformed. I get a little peeved, and it is only within myself, when people refer to them as limousine service. I am not knocking them but I just have never seen a limousine. They are sedans like we have in the taxicab business. But they do have uniformed drivers, they are hand-picked, and they are quite a bit more selective than the taxicab industry.

Mr. Howe: Mr. Sadoff, you are operating a business; when somebody applies to work under your supervision do you have any training for such person in the operation of a taxicab or how he conducts himself?

Mr. Sadoff: If my face is not red, it should be. It is my 29th year in the taxicab business and I am sorry to say there has never been any schooling as long as I have been in it. I am sorry to say, no, sir.

Mr. Howe: Mr. Sadoff, do you not think it would be good? You use taxicabs—we all use them—and I am sure you have seen taxicab drivers reaching back and opening the door to let some woman struggle out alone with her parcels. Why is this not done in a proper manner by his getting out and going around and opening the door? Everyone who serves the public should give a proper service. Eaton's and Simpsons train their employees to give service and be courteous. And I do not say taxi drivers are discourteous, but that little extra service is what brings customers and makes people happy.

[Interprétation]

conformer aux règlements municipaux. Pourrait-on monsieur le président, nous remettre un exemplaire de ces règlements touchant l'octroi de permis.

Mr. Sadoff: Je n'en ai pas d'exemplaires présentement, mais je pourrais certainement vous en transmettre cet après-midi.

Mr. Howe: Monsieur Sadoff, ceux qui deviendront membres de votre association devront signer un contrat afin d'y être admis. En avez-vous des exemplaires?

Mr. Sadoff: Non, monsieur, mais je pourrais en obtenir cet après-midi.

Mr. Howe: Veuillez nous en procurer. Je suis plutôt intéressé à la première modalité. Il est question de voiture à quatre portières conduites par des chauffeurs en livrée.

Comment cela diffère-t-il du service actuel?

Mr. Sadoff: La *Airline Terminal Transport Ltd.* a établi des normes très élevées et son ont tout de même des chauffeurs portant un uniforme et quand les gens parlent de service de limousines, cela me fâche un peu. Je n'y ai jamais vu de limousines, sauf tout respect. Il s'agit de sédans tout comme chez les taxis. Ils ont tout de même des chauffeurs portant un uniforme qui sont triés sur le volet où le choix est beaucoup plus rigoureux que dans l'industrie du taxi.

Mr. Howe: Monsieur Sadoff, quand vous exploitez un commerce et qu'on postule un emploi relevant de votre surveillance, le candidat est-il soumis à une formation ayant trait à la conduite d'un taxi ou à son comportement?

Mr. Sadoff: Vraiment, je devrais rougir de honte car, depuis 29 ans que j'exerce ce métier il n'y a jamais eu, à mon regret, de formation à cet égard. J'avoue donc que non, monsieur.

Mr. Howe: Monsieur Sadoff, ne croyez-vous pas que ce soit une bonne chose? Vous voyagez en taxis—nous le faisons tous car vous l'avez sans doute remarqué, certains chauffeurs se penchent seulement vers l'arrière pour ouvrir la portière afin d'y laisser sortir des femmes encombrées de colis. Pourquoi ne pas agir convenablement, sortir de la voiture et aller ouvrir la porte. Quand on est au service du public, on devrait s'en occuper convenablement. Les magasins Eaton et Simpson habituent leurs employés à rendre service et à la courtoisie. Je ne prétends pas que les chauffeurs de taxi sont grossiers, mais ce sont ces petites délicatesses qui attirent les clients et font le bonheur des gens.

[Text]

Mr. Sadoff: This is a sore spot with me, Mr. Howe. I certainly did not come here today to try and tell anybody in this room that I have all the answers to the taxicab business, because I do not, but in the almost 30 years that I have been in it I am sorry to say there never has been any schooling. I am not a world traveller but when I go to a strange town there are two people I go after: taximen and policemen. I do not know why.

The Chairman: Maybe the policemen are after you.

Mr. Sadoff: No. I usually compare our police department and I usually compare Toronto taxicab drivers. As far as deportment and dress are concerned. I say that the taxicab industry is sick, sick, sick.

Mr. Howe: You are an executive of this organization, Mr. Sadoff. Did you ever get together with the taxi boys and say, "Now I can get uniforms on a quantity basis at practically the same price you would pay for that windbreaker and those trousers and once a week we will get a cleaning agency to clean them for you at a price". Did you ever do this?

Mr. Sadoff: In the last 10 years, and again this is my opinion—I am probably going to be stoned when I get outside by some of these taximen...

Mr. Howe: Probably I will too.

Mr. Sadoff: That is all right, maybe I deserve it. But in the last 10 years we just would not be able to survive without the part time driver. The man who has a little bit on the ball has gone to greener fields, and the taxicab industry has not kept pace with the times. About the biggest invention the taxicab ever had in the last 20 years in the two-way radio. We do not have schooling. We do not have enough meetings. We could sit here for the next three months and talk about it and you would only get my ulcer going because this is a sore spot with me. To get back to you, sir, again I can only apologize. No, we have not kept up with the times and courtesies and so on.

Mr. Howe: In the same token, Mr. Sadoff, what is the average income of your taxi drivers, the full-time people?

Mr. Sadoff: That is a very, very difficult question. You might as well ask me, what does a salesman make now? Some car salesmen make \$25,000 a year, others cannot make

[Interpretation]

M. Sadoff: C'est une de mes faiblesses monsieur Howe. Ma présence ici n'est pas motivée par mes connaissances de l'industrie du taxi. Je n'en connais pas toutes les solutions, car depuis 30 ans, j'exerce mon métier on n'a jamais pratiqué. J'avoue à regret que je ne suis pas un voyageur de par le monde. Lorsque j'arrive dans une autre ville, c'est aux taxis et à la police que je m'adresse. J'ignore pourquoi.

Le président: La police est peut-être à vos trousses.

M. Sadoff: Je trace d'habitude un parallèle entre votre police et les autres ainsi qu'avec les taxis de Toronto. Pour ce qui est du comportement et de l'habillement, je dis que l'industrie du taxi est gravement malade.

M. Howe: Vous êtes un dirigeant de ce groupement, monsieur Sadoff, n'est-ce pas?

Avez-vous déjà tenu des réunions avec les chauffeurs de taxi, afin de leur dire: «Je pourrais, étant donné la quantité, vous obtenir des uniformes pour le même prix que vous avez payé votre gilet et votre pantalon. Cela vous est-il arrivé? Auriez-vous ajouté «Vos uniformes seront nettoyés une fois l semaine à un prix raisonnable». L'avez-vous déjà fait?

M. Sadoff: Au cours des dix dernières années, à mon avis—peut-être que les taxis me lapideront à ma sortie...

M. Howe: Je le ferai peut-être moi-même.

M. Sadoff: Très bien, peut-être que je le mérite. Mais, depuis 10 ans, notre industrie n'aurait pu survivre sans les chauffeurs à temps partiel. Ceux qui étaient plus doués sont établis dans des métiers plus rentables. Notre industrie n'a pas emboîté le pas avec les autres. La découverte la plus utile aux taxis depuis 20 ans a été l'appareil de radi-récepteur-émetteur. Nous n'avons pas de formation. Nos réunions ne sont pas assez fréquentes. Nous pourrions discuter pendant deux mois, ce qui ne ferait qu'aggraver les choses car c'est une chose qui me tracasse. Je le répète, je suis désolé. Pour ce qui est de courtoisie, nous ne sommes pas au pas.

M. Howe: Dans la même veine, monsieur Sadoff, quel est le revenu moyen de vos chauffeurs de taxi travaillant à plein temps?

M. Sadoff: Cette question est très difficile. Aussi bien me demander ce que gagne un vendeur. Certains vendeurs d'automobile gagnent \$25,000 par année, d'autres même pa

[Texte]

\$5,000. You cannot get rich driving a taxicab. We have some drivers who are making a modest living. They come to work at seven or eight o'clock in the morning and put in a shift until four or five o'clock in the afternoon. They work six days a week. The taxicab driver is the best cryer in the world. Everytime you hop into a taxicab it seems that the driver is looking for a tip but not in a manner of a tip. They will put it in a charitable way. A lot of people get out of a taxicab and say, "Gee, I better give this poor sucker a quarter. His rent is due today and his wife is away from him". This is the situation today in the taxicab business. We just have not kept pace with the times.

Mr. Howe: By the same token, Mr. Sadoff, how often are your cabs inspected for safety measures?

Mr. Sadoff: They get a very, very thorough going over. This is one of the things that I am glad you asked. The other stuff I did not like to come up with. The Metropolitan Licensing Commission with the provincial Department of Transport give them a very thorough going over. A lot of our taximen scream and yell at there is discrimination and everything else, but the entire car, front end, rear end, motor, brakes you name it and the Department of Transport and Toronto here gives them a thorough going over. How many times a year?

Mr. Friedman: Every four months, sir.

Mr. Sadoff: Every four months.

Mr. Friedman: Every four months it is a must or your licence is taken away.

Mr. Howe: How many miles do they put on a car four months? Forty thousand miles?

Mr. Sadoff: I would say a taxicab puts on about 60,000 to 70,000 miles a year.

Mr. Howe: What is the vintage of these cars?

Mr. Sadoff: In Toronto here, if a taxicab is driven by two drivers it can only be on the road for three years. Four years for a man who drives the car himself.

Mr. Howe: I do not know whether this is true or not, but if my memory serves me correctly I think the organization that operates the franchise at Malton change the cars at least twice a year. I would not be sure of that but I have heard that.

[Interprétation]

\$5,000. On ne devient pas riche en conduisant un taxi. Certains d'entre eux s'en tirent assez bien. Leurs heures de travail sont de huit heures du matin jusqu'à quatre ou cinq heures de l'après-midi, six jours par semaine. Le chauffeur de taxi est celui qui se plaint le plus au monde. Chaque fois que vous prenez un taxi, il semble que le chauffeur soit en quête d'un pourboire qu'il tente d'obtenir en s'attirant la commisération. Bien des gens se disent: «Le pauvre type mérite un pourboire de 25c., son loyer est dû et sa femme l'a abandonné». Voilà de quoi il retourne présentement dans ce métier. On n'a pas emboîté le pas.

M. Howe: Et alors, monsieur Sadoff, vos taxis sont-ils examinés souvent du point de vue de la sécurité?

M. Sadoff: Les voitures sont vérifiées rigoureusement et je suis très heureux que vous ayez posé cette question. C'est un problème qui me tient à cœur. La Commission métropolitaine des permis, de concert avec le ministère provincial des transports, effectuent une inspection très rigoureuse. Nos chauffeurs s'en plaignent amèrement et se disent victimes de distinctions injustes. Toutefois, le ministère des Transports et la ville de Toronto font une vérification complète de toutes les voitures, y compris la suspension avant, l'arrière-train, le moteur, les freins et tout. Combien de fois par an?

M. Friedman: Tous les quatre mois, monsieur.

M. Sadoff: Tous les quatre mois.

M. Friedman: Tous les quatre mois. C'est obligatoire ou les permis sont retirés.

M. Howe: Quel est le nombre de milles parcourus entre temps? Quarante mille milles?

M. Sadoff: Je dirais qu'un chauffeur de taxi parcourt entre 60,000 et 70,000 milles par an.

M. Howe: Quel âge ont ces automobiles?

M. Sadoff: Ici, à Toronto, si un taxi est conduit par deux chauffeurs, il ne dure que trois ans. Ceux qui conduisent leur propre voiture la gardent quatre ans.

M. Howe: Je ne sais pas si c'est vrai ou non; mais si ma mémoire est fidèle, je crois que le groupe responsable du contrat à Malton échange ses autos au moins deux fois par année. Je n'en suis pas sûr, mais c'est ce qu'on me dit.

[Text]

Mr. Sadoff: I have heard that they rent their cars and they trade them in twice a year. Now if anybody is crying that they are not making money out at Malton, that gives you food for thought.

Mr. Howe: In your initial statement you mentioned the word "clean-up". Probably the word will go back to your organization that if they want to participate in this they had better clean up before they get the job.

Mr. Sadoff: I am with you, sir.

Mr. Friedman: Our problem in the cab industry has been that there is so much affluence in the economy of Canada that we are more or less plagued with what is left over. The industry has taken the people and we just cannot compete with industry. This has been our problem. This is one of the reasons why we cannot compare with the limousine service plus the fact that the limousine service, of course, is one owner. Now, he can tell the individual, "You must wear a uniform. You must be in at eight o'clock. You must do this or you must do that." We in the cab industry are dealing with maybe 1,000 or 1,100 or 1,200 owners. They are individuals. Whether they own a fleet or they own their own cab, they are individuals. It is a little more difficult to dictate to them the conditions that you would like us to have compared to the airline limousines.

Mr. Howe: But they apply to you to participate in your organization, do they not?

Mr. Friedman: They apply to us, it is quite true. They ask us to represent them on committees such as the one we are sitting in today. We do our best but we do have our problems because we are dealing with a multitude of people.

Mr. Howe: Mr. Chairman, this is the thing that bothers a lot of us on this Committee. The airports are where people come from all over the world to see Canada at its best and we want to be sure that they are getting the best, cleanest, tidiest, nicest service we can provide.

Mr. Friedman: What better way can you get it than licensing. At the end of his brief Mr. Sadoff says that the licence shall be cancelled if shown cause. If the person does not live up to the commitment then of course their licence would be revoked.

Mr. Howe: Why do they not live up to it before to give us some standard to go by?

[Interpretation]

M. Sadoff: J'ai entendu dire que ces voitures sont louées et qu'on les échange deux fois par année. Voilà matière à réflexion pour ceux qui disent que ce n'est pas rentable à Malton.

M. Howe: Au début de votre exposé, vous avez parlé de «nettoyage». Votre organisation en sera peut-être informée et, si elle veut participer à cette entreprise, elle serait sage de débayer avant qu'on lui accorde le travail.

M. Sadoff: Je suis d'accord, monsieur.

M. Friedman: Étant donné le grand essor économique du Canada et vu qu'elle n'a recueilli que les miettes, voilà le problème auquel se heurte l'industrie du taxi. D'autres industries ont attiré les gens et nous ne pouvons pas soutenir cette concurrence. C'est une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons nous comparer à un service de limousines. En plus de cela, le service de limousines est l'œuvre d'un seul propriétaire. Il peut dire: «faut porter l'uniforme, il faut être là à telle heure, il faut faire ceci ou cela». Tandis que nous, dans l'industrie du taxi, nous faisons affaires avec peut-être 1,100 ou 1,200 propriétaires particuliers, qu'ils possèdent plusieurs voitures ou une seule. C'est plus difficile de les soumettre à certaines conditions qu'on voudrait nous voir imposer à l'encontre des limousines, faisant le service aux aéroports.

M. Howe: Oui, mais ils vous demandent de participer tout de même à votre association, n'est-ce pas?

M. Friedman: Ils nous le demandent, en effet. Ils nous demandent de les représenter auprès de Comités comme celui-ci. Nous faisons de notre mieux. Mais, nous avons aussi des problèmes, car il faut traiter avec toute une foule de gens.

M. Howe: Monsieur le président, voilà le sujet qui préoccupe plusieurs membres du Comité. Les aéroports sont le point d'arrivée de gens venant de partout dans le monde afin de voir le Canada à son meilleur. Nous voulons nous assurer qu'on y trouve le service le meilleur, le plus propre, le plus rangé et le plus agréable qui soit.

M. Friedman: Alors, quel serait le meilleur moyen d'y parvenir autrement que par l'octroi de permis? À la fin de son exposé, M. Sadoff dit que le permis ne serait annulé qu'en cas de motifs valables. Si le contrat n'est pas respecté, alors on le résilie.

M. Howe: Alors, pourquoi ne pas s'en tenir aux conditions avant afin d'établir certaines normes?

[Texte]

Mr. Friedman: We would have a great utopia in Canada if everybody lived up to all the standards.

Mr. Sadoff: As I mentioned before, when it gets to that stage please set the standards high.

Mr. Howe: Are the limousine rates higher than the cabs? How do they afford to keep them cleaner and tidier?

Mr. Friedman: They are getting both ends, here we are not getting it.

Mr. Howe: I see lots of limousines going back to the airport empty.

Mr. Friedman: They are limited. They are picking up in Toronto...

Mr. Howe: They are not limousines. They're airline cars you see on the highway.

Mr. Friedman: No. They are picking up in Toronto. They are getting numerous calls to pick up in Toronto. They are sent to Toronto proper, and they take their fare to the airport. Then they sit their turn and they have a very little dead mileage. When you do not have dead mileage you can afford many more things than the cab industry who has the dead mileage. This is the reason we are here.

Mr. Howe: It is rather interesting. I do not know how many cab drivers are like this but I know one cab driver in Ottawa that has a very uniform, he drives a Cadillac all the time and he gets the special jobs to Montreal.

Mr. Skoberg: That is for members of Parliament for Montreal though.

Mr. Sadoff: He will not be in business long if he drives a Cadillac.

Mr. Howe: It does not cost more to drive it than it does any other kind of a car.

Mr. Sadoff: I never owned a Cadillac and I'm afraid to take a chance with it.

The Chairman: Gentlemen, it is 12 o'clock and I think we should adjourn. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have two quick questions to ask gentlemen.

Some hon. Members: Oh, no.

Mr. Allmand: Oh, are they coming back later?

The Chairman: Oh, yes. I still have Mr. Trudel on my list and Mr. Benjamin, Mr.

[Interprétation]

M. Friedman: Notre pays serait une utopie si tous se conformaient aux normes.

M. Sadoff: Nous avons d'abord préconisé que les normes soient sévères.

M. Howe: Est-ce que le service de limousines coûte plus cher? Comment peut-on les conserver plus propres et en meilleur état?

M. Friedman: Ce service jouit de privilèges que nous n'avons pas.

M. Howe: Je vois plusieurs limousines qui s'en retournent aux aéroports à lège.

M. Friedman: Elles sont peu nombreuses. Les voyageurs sont recueillis à Toronto...

M. Howe: Ce ne sont pas des limousines. Ce sont des voitures pour les aéroports qu'on voit sur la route.

M. Friedman: Non, elles peuvent recueillir des voyageurs à Toronto, d'où proviennent de nombreux appels. Elles se rendent là et déposent leurs clients à l'aéroport où elles attendent leur tour. Les voyages non rentables sont peu nombreux. Quand on ne roule pas à lège, on peut se procurer bien des choses, ce qui n'est pas le cas chez les taxis voyageant à lège. C'est d'ailleurs ce que nous voulons vous démontrer.

M. Howe: Voilà qui est plutôt intéressant. J'ignore combien de chauffeurs de taxi sont dans la même situation que celui-là d'Ottawa vêtu d'un bel uniforme toujours au volant d'une Cadillac et à qui on accorde les voyages spéciaux vers Montréal.

M. Skoberg: Il est au service des députés qui se rendent à Montréal.

M. Sadoff: Il ne sera pas longtemps en affaires s'il roule une Cadillac.

M. Howe: Cela ne coûte pas plus cher qu'une autre voiture.

M. Sadoff: Je n'ai jamais eu une Cadillac et je ne me risquerais pas ainsi.

Le président: Messieurs, il est midi. Je crois que nous devrions lever la séance. Monsieur Allmand.

M. Allmand: J'aurais deux brèves questions à poser à ces messieurs.

Des voix: Oh, non.

M. Allmand: Ils reviendront?

Le président: Oui. MM. Trudel, Benjamin, Portelance, Mazankowski, Rock et Jim

[Text]

Portelance and Mr. Mazankowski, Mr. Rock and Mr. Walker. Is the Committee agreed that we adjourn until three o'clock this afternoon?

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Can we not get a bigger room than this one? We are sitting on one another's laps.

The Chairman: We tried very hard Mr. Benjamin. We will see the ex-mayor of Toronto on our way out and we will ask him if we can have a bigger room.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I think the first member to ask questions this afternoon will be Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask some questions regarding the permit and get the reaction of Mr. Sadoff particularly. I understand that this is not within our jurisdiction but what would your reactions be to a payment per trip by cab?

Mr. Sadoff: To the core of the city?

Mr. Trudel: No, for the privileges of getting on the stand. This is in application elsewhere. As you get on to either this chute or reserve, you would pay say 25 cents for the privilege. It would be your choice. It could be like a parking meter or a fixed fee, it is variable. I am just tossing this out to get your reaction on this aspect of it. Would you be more favourable to this or would the people who would actually be using the service pay for it at the time?

Mr. Sadoff: I would prefer that the people who use the service pay for the licence fee.

Mr. Trudel: You would opt for the licence rather than the other way?

Mr. Sadoff: A sort of a toll gate you mean?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Sadoff: No, I am not in favour of a toll gate.

Mr. Skoberg: I am just wondering whether or not the City of Toronto is presenting a brief to this Committee?

The Chairman: Not to my knowledge, Mr. Skoberg.

[Interpretation]

Walker désirent poser des questions. Alors, le Comité est d'accord, nous levons la séance jusqu'à deux heures cet après-midi.

M. Benjamin: Un appel au Règlement.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ne pourrions-nous pas siéger dans une salle plus grande que celle-ci? Nous sommes tassés les uns contre les autres.

Le président: Nous avons essayé sérieusement, monsieur Benjamin. A notre sortie, voyons si l'ancien maire de Toronto ne pourrait pas mieux nous accommoder.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Je pense que M. Trudel est le premier membre du Comité qui pose des questions cet après-midi.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur président. Je voudrais poser des questions quant aux permis et savoir ce qu'en pense M. Sadoff, surtout. Cela n'entre pas dans notre compétence, je crois, mais que diriez-vous l'on payait les taxis à raison d'une somme fixe par voyage?

M. Sadoff: Au centre de la ville?

M. Trudel: Non, à titre privilégié de stationner au poste, comme cela se pratique ailleurs. Il en coûte 25c. pour avoir accès à cette rampe ou réserve. Ce serait au choix: soit un parcomètre ou un tarif fixe. Je lance cette idée afin de savoir ce que vous en pensez. Préférez-vous cette méthode ou que ce soit les usagers qui fassent les frais du service?

M. Sadoff: Je préférerais que les gens qui utilisent ces services paient les permis.

M. Trudel: Vous préférez un permis plutôt qu'autre chose.

M. Sadoff: Un droit de péage, mettons?

M. Trudel: Oui.

M. Sadoff: Non, je ne suis pas d'accord là-dessus.

M. Skoberg: La ville de Toronto présentera-t-elle un mémoire au Comité?

Le président: Pas à ma connaissance, monsieur Skoberg.

[Texte]

Mr. Skoberg: I am wondering whether or not you could make representation to the city to ask them to present a brief. I think it is very urgent for this Committee to hear from the city itself.

Mr. Forrestall: Did not the Mayor advise that they had not been invited to present a brief?

The Chairman: No special invitations were sent to any city. In Montreal they wrote me and told me they were going to present a brief, but the City of Toronto never mentioned anything about it.

Mr. Skoberg: I wonder whether you would agree to make a verbal request to let us know their opinion in regard to ground transportation?

The Chairman: I think it is up to them. They were advised just as all the taxi drivers were. They are here today. I think a representation was made to them. I do not think it is our duty to ask them or force them to present a brief.

Mr. Skoberg: I can appreciate that, but it seems damn funny that the city itself affected by ground transportation would not at least make a representation before this Committee.

Mr. Weatherhead: On a point of order. We are not talking about the City of Toronto, we are talking about Metropolitan Toronto which covers the five surrounding boroughs too. It is a Metropolitan Toronto problem. These gentlemen here this morning, Mr. Sadoff and Mr. Friedman and Mr. Cameron, are representing the taxi drivers from Metropolitan Toronto. The City of Toronto is just about one-third of the whole area.

Mr. Skoberg: Metropolitan Toronto—I can agree with that. I get a little tired of so many boroughs trying to make up their mind which way they want to have their ground transportation looked after.

The Chairman: I think it should be left to every member of the Toronto area to get after the province or the city to look after this matter. I do not see how we could force anybody to present a brief at this time.

Mr. Skoberg: No, no, I am not asking you to force them. You could request that they make a representation because after all the boroughs of Metropolitan Toronto are representing the people. I appreciate that they are excellent the briefs that we are hearing but we are still not hearing from the user of the bloody service.

[Interprétation]

M. Skoberg: Est-ce que vous ne pourriez pas formuler des instances à la ville pour lui demander de présenter un mémoire. Il est impérieux que le Comité entende les instances de cette ville.

M. Forrestall: Le maire n'a-t-il pas dit qu'on ne lui avait demandé de présenter un mémoire?

Le président: Aucune ville n'a été priée de se présenter. Quant à Montréal, on m'a dit qu'elle voulait présenter un mémoire, mais la ville de Toronto n'en a soufflé mot.

M. Skoberg: Est-ce qu'on ne pourrait pas lui demander de vive voix d'exposer ses vues au sujet du transport par route?

Le président: Libre à elle de le faire. On l'en a prévenue tout comme les chauffeurs de taxis qui sont ici présents. On l'a pressentie et ce n'est pas à nous de lui demander ou de l'obliger de soumettre un mémoire.

M. Skoberg: Je comprends bien, mais cela semble très curieux que la ville elle-même, n'expose pas ses vues au comité, étant donné ses problèmes de transport routier.

M. Weatherhead: J'invoque le Règlement. Je ne parle pas au nom de la ville de Toronto; il s'agit du grand Toronto englobant cinq municipalités environnantes. MM. Sadoff, Friedman et Cameron représentent les chauffeurs de taxis de la région métropolitaine de Toronto. La ville elle-même ne comprend qu'environ un tiers de tout ce secteur.

M. Skoberg: En effet, le grand Toronto. Je me lasse d'entendre dire que tous ces faubourgs ne parviennent pas à trancher la question de leur transport routier.

Le président: Je pense que c'est à chacun des membres de la région de Toronto de voir à ce que la ville ou que la province règle le problème. Je ne vois comment on pourrait actuellement obliger qui que ce soit à présenter un mémoire.

M. Skoberg: Non, non, je ne vous demande pas de les obliger, mais peut-être leur demander qu'ils présentent des instances. En somme, ce sont les municipalités englobées dans le grand Toronto qui sont les porte-parole du peuple. Je me rends très bien compte que les mémoires que nous avons entendus sont excellents, mais ceux qui utilisent ce service sont muets.

[Text]

The Chairman: I will give you an example. In Montreal if you take Mr. Raymond Rock, he contacted Lachine and Dorval and many of the cities and asked them to present a brief. I think it should be left to every member in his own riding.

Mr. Horner: You mean the Toronto members did not.

Mr. Rock: The City of Toronto must know we are in their hall here for God's sake.

An hon. Member: Yes, they know we are here.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to get back to the Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated, if you will allow me Mr. Chairman. Mr. Sadoff, do your members pay a fee for this privilege?

Mr. Sadoff: I am sorry, sir, I did not hear the question.

Mr. Trudel: Do your members pay a fee for the privilege of belonging to the Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated?

Mr. Sadoff: Yes sir.

Mr. Trudel: Would you care to give us what the amount of this fee is?

Mr. Sadoff: Two dollars a year per car.

Mr. Trudel: Do you engage into a certain obligation to supply a service to them for that?

Mr. Sadoff: No sir.

Mr. Trudel: There are no other charges?

Mr. Sadoff: No sir.

Mr. Trudel: What is the common goal of your association?

Mr. Sadoff: The betterment of the taxicab industry.

Mr. Trudel: Fine. There is no obligation to secure locations or services, telephone answering services and so on.

Mr. Sadoff: None at all sir.

Mr. Trudel: In regard to the licensing. I believe this morning you made the declaration that Ottawa gives airport licences. Did I hear you correctly when you mentioned that Ottawa gives out airport licences?

Mr. Sadoff: No, I did not say Ottawa gives out. I made a suggestion that Ottawa should

[Interpretation]

Le président: Je peux vous citer un exemple. A Montréal, M. Raymond Rock a communiqué avec Lachine, Dorval, et bon nombre de villes afin de savoir si ces villes ne présenteraient pas un mémoire. C'est aux députés dans leurs circonscriptions mêmes, qu'incombe cette tâche.

M. Horner: C'est-à-dire que les députés de Toronto ne l'ont pas fait?

M. Rock: La ville de Toronto sait que nous nous occupons d'elle, parbleu!

Une voix: Elle le sait.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je reviens au sujet de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated. Monsieur Sadoff, vos membres doivent-ils verser des droits pour appartenir ce groupe?

M. Sadoff: Je m'excuse, je n'ai pas saisi.

M. Trudel: Est-ce que vos membres paient une cotisation pour faire partie de votre association?

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Trudel: Pourriez-vous nous dire à combien s'élève cette cotisation?

M. Sadoff: Deux dollars par an par voiture.

M. Trudel: Contractez-vous des obligations quant à des services que vous auriez à leur fournir à cet égard?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Trudel: Il n'y a pas d'autres frais?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Trudel: Quel est le but ultime de votre association?

M. Sadoff: C'est d'améliorer l'industrie du taxi.

M. Trudel: Donc, vous n'êtes pas tenu d'assurer des postes ou des services, d'avoir des services de réponse téléphonique.

M. Sadoff: Non, aucunement, monsieur.

M. Trudel: Pour ce qui est des permis, vous auriez dit ce matin qu'Ottawa octroie des permis aux aéroports. Ai-je bien saisi cette déclaration?

M. Sadoff: Non, je n'ai pas dit qu'Ottawa les accordait. J'ai proposé qu'Ottawa devrait

[Texte]

think along the lines of an airport licence for those who wished to service the airport.

Mr. Trudel: At the present time in Toronto you obtain a taxi permit or a licence to operate from where?

Mr. Sadoff: Within the Metropolitan Toronto area.

Mr. Trudel: Do you know of any exception to this rule?

Mr. Sadoff: No sir.

Mr. Trudel: In other words we would be creating a precedent if we were to issue licences. This is not, I believe, in application anywhere in Canada at the present time because I do not believe that we issue licences.

Mr. Friedman: You do issue a licence to anybody that has a two-way radio from the Department of Transport.

Mr. Trudel: For the operation of a radio if I may, Mr. Chairman.

Mr. Friedman: That is right.

Mr. Trudel: Nor for the operation of a taxicab.

Mr. Friedman: Your question was, do you issue any licences? The Department of Transport does issue a licence to any operator operating a two-way radio right in Metropolitan Toronto.

Mr. Trudel: I am sorry, Mr. Chairman, if my question was not clear. We were mostly concerned with the issuance of a permit to operate taxicabs rather than the two-way communication. I believe this was the intent of your suggestion this morning. Am I right in assuming that?

Mr. Sadoff: Yes sir. There has never been an opportunity before for taxicabs to service airports due to the concession being given out to a monopoly if you want to call it that. That is what it is.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, my question to Mr. Sadoff. This privilege or prerogative of serving the airport is usually given out by tenders. Do you have any means of tendering for this service through your association?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Trudel: Have either of your partners, Mr. Friedman or Mr. Cameron, ever submit-

[Interprétation]

plutôt songer à un permis pour les aéroports pour ceux-là qui désirent desservir l'aéroport.

M. Trudel: Les permis de taxi actuellement en cours à Toronto vous donnent droit à quelques limites?

M. Sadoff: Dans la région métropolitaine de Toronto.

M. Trudel: Est-ce que vous connaissez des exceptions à cette règle?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Trudel: En d'autres mots, on ne créerait pas un précédent si nous émettions des permis. Ce n'est pas, je crois en vigueur en ce moment ailleurs au Canada. Je ne crois pas que nous émettions de tels permis.

M. Friedman: Le ministère des Transports accorde des permis à ceux qui utilisent des appareils-radio.

M. Trudel: Pour les services radiophoniques, je crois, monsieur le président.

M. Friedman: En effet.

M. Trudel: Pas au service des taxis.

M. Friedman: Vous avez demandé si des permis sont accordés, n'est-ce pas? Le ministère des Transports émet des permis à tout opérateur de radio émetteur-récepteur de la région métropolitaine de Toronto.

M. Trudel: Je m'excuse, monsieur le président, si ma question n'était pas claire mais nous songeons plutôt à un permis pour l'exploitation de services de taxis plutôt qu'aux communications radiophoniques dans les deux sens. C'était ce à quoi vous faisiez allusion ce matin. Ai-je raison de le supposer?

M. Sadoff: Oui. Les chauffeurs de taxi n'ont jamais pu auparavant desservir les aéroports car ce privilège était un monopole, si on veut l'entendre ainsi. Voilà la situation.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Sadoff. C'est habituellement au moyen d'appel d'offres qu'est accordé ce privilège ou cette prérogative de desservir les aéroports. Votre association est-elle en mesure de procéder par voie de soumissions?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Trudel: Est-ce que vos partenaires, les deux autres témoins, M. Cameron, M. Fried-

[Text]

ted tenders for this taxi service at the airport?

Mr. Sadoff: I will ask Mr. Friedman. Does your association?

Mr. Friedman: Absolutely not. Never have had.

Mr. Trudel: You do not have any intention of doing so?

Mr. Friedman: We could not possibly handle it.

Mr. Trudel: This morning, Mr. Chairman, Mr. Sadoff was certainly putting a lot of emphasis on the limousine service. In your mind, what is the difference between the taxi and limousine?

Mr. Sadoff: There is a big difference between a taxi and a limousine. A limousine as I understand it, is a seven-passenger vehicle. And I have not seen any seven-passenger vehicles at the airport.

Mr. Trudel: Would the definition be correct if I was to state that the fact that you have a meter in a cab and the other people who have this concessions at the present time do not would be the only difference?

Mr. Sadoff: That is correct, sir.

Mr. Trudel: The size of the cabs would be more or less identical depending on the make of the car?

Mr. Sadoff: That is correct, sir.

Mr. Trudel: You were talking about rates, this morning. How would you operate to set up rates if you are not allowed to use your meters when operating outside of Metropolitan Toronto? How would you set rates in that respect?

Mr. Sadoff: At the present time we have a flat rate. It was an idea we got to get people to go out to the airport by taxicab. We put these little signs in the back of taxicabs that belong to our association. It is amazing how many people did not know that taxicabs could take them to the airport. At one time I would say 98 per cent of the people going to the airport called limousine service. As a means of getting people to call us, we advertised. This is how we are now getting a lot of people to go to the airport by taxicab.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this morning Mr. Sadoff, mentioned a few of the pitfalls of

[Interpretation]

man, ont jamais présenté une soumission pour assurer ce service à l'aéroport, le service de taxi?

M. Sadoff: Je pose la question à monsieur Friedman. Est-ce que votre association l'a fait?

M. Friedman: Non, jamais.

M. Trudel: Vous n'avez pas l'intention de le faire?

M. Friedman: Non. On ne pourrait vraiment pas assurer un tel service.

M. Trudel: Ce matin, monsieur le président M. Sadoff insistait beaucoup sur le service de limousine.

Quelle distinction faites-vous entre un taxi et une limousine?

M. Sadoff: Il y a toute une différence entre une limousine et un taxi. Une limousine, si je comprends bien, est un véhicule moteur pour 7 passagers, et je n'ai pas vu de tels véhicules à l'aéroport.

M. Trudel: Est-ce que la définition serait juste si je disais que vous avez un taximètre tandis que les personnes qui ont cette concession à l'heure actuelle n'ont pas le taximètre et que c'est là la seule différence?

M. Sadoff: C'est juste.

M. Trudel: Pour ce qui est des dimensions de la voiture, sont-elles à peu près les mêmes suivant la marque de la voiture?

M. Sadoff: C'est juste.

M. Trudel: Vous parliez de taux, ce matin. De quelle façon établiriez-vous les tarifs, si vous ne pouvez pas utiliser votre taximètre en dehors de la région métropolitaine de Toronto? Comment établiriez-vous les tarifs alors?

M. Sadoff: A l'heure actuelle, nous avons un taux fixe. Nous avons pensé de proposer aux gens de prendre un taxi pour se rendre à l'aéroport. Nous avons indiqué le tarif dans les taxis de notre association. Il est même étonnant de voir combien de personnes n'avaient pas que les taxis pouvaient les conduire à l'aéroport. Je dirais qu'à certain époque, 98 p. 100 des personnes qui allaient à l'aéroport s'adressaient au service de limousine. Afin que les gens s'adressent à nous nous avons fait de la réclame, et voilà comment bon nombre de personnes se rendent maintenant à l'aéroport en taxi.

M. Trudel: Ce matin, monsieur le président M. Sadoff a mentionné certaines des difficultés

[Texte]

some of the members. I would like to compliment you on some of your members because I have had occasions to live in Toronto and use your services. I assume that they were members of your association. I thought they were pretty good salesmen. They have offered the service and particularly when they are picking up at the hotel, they ask point blank if you are going to the airport. Now, do you have, through your association, a set of rates or an agreed charge that you can obtain or secure or publicize?

Mr. Sadoff: We have taken the entire Metropolitan area and set it up in blocks and made rates for certain areas of the city. It all depends where you are.

Mr. Trudel: No, I was thinking to the airport particularly. If I was to take one of your cabs, regardless of what company, and starting from point X, it could be the Royal York to the airport, would everybody be within the same range.

Mr. Sadoff: Oh yes.

Mr. Trudel: ... would there be an agreed charge?

Mr. Sadoff: Oh yes, yes. All the taxicabs in our conference have agreed on the same flat rate.

Mr. Trudel: Would you care to state what this charge would be?

Mr. Sadoff: That is the rate in front of you sir, it all depends from where you are going.

Mr. Trudel: I mentioned the Royal York, Mr. Chairman.

Mr. Sadoff: The Royal York Hotel is in the \$7.25 bracket.

Mr. Trudel: Fine. Now, if I recall correctly, this morning you also mentioned that there was quite a differential as to the fare being charged by this limousine service and your cabs. Would you care to mention what the differential would be in your mind, up or down or...

Mr. Sadoff: Our rates are pretty well across the board about \$1, \$1.25, \$1.50 cheaper than the limousine rates.

Mr. Trudel: Do the limousines ever use the multiple? I believe it is \$1.75 on the bus?

Mr. Sadoff: I am not sure, I have heard anywhere from \$1.75 to \$2.25.

[Interprétation]

tés qui se présentent. Je désire vous féliciter, ainsi que certains des membres de votre association, car j'ai déjà habité Toronto et j'ai eu l'occasion de recourir à vos services, du moins je suppose qu'il s'agissait de membres de votre Association; ce sont d'excellents vendeurs: ils offrent le service, et surtout lorsqu'ils nous recueillent à l'hôtel, ils demandent tout de go si l'on se rend à l'aéroport. Est-ce que vous avez, par l'entremise de votre association, un tarif établi ou un montant convenu que vous puissiez demander et dont vous puissiez faire la réclame?

M. Sadoff: Nous avons établi des tarifs pour la région métropolitaine, que nous avons partagée en secteurs. Nous avons prévu des tarifs pour certaines régions de la ville. Tout dépend du point de départ.

M. Trudel: Je songeais surtout aux voyages à l'aéroport. Si, disons, je prenais un de vos taxis, quelle que soit la société, du point X, disons du Royal York à l'aérogare, est-ce que tous les clients qui le prendraient auraient un taux fixe?

M. Sadoff: Oui, certainement.

M. Trudel: Y aurait-il un montant convenu?

M. Sadoff: Oui, très certainement. Tous les taxis de notre association ont convenu d'un même taux fixe.

M. Trudel: Voudriez-vous nous dire ce que serait ce montant?

M. Sadoff: C'est le tarif que vous voyez indiqué dans le taxi où vous avez pris place. Tout dépend de votre point de départ.

M. Trudel: J'ai parlé du Royal York.

M. Sadoff: Le Royal York coûterait \$7.25.

M. Trudel: Très bien. Si je me souviens bien, ce matin on a aussi dit qu'il y avait toute une différence entre les tarifs du service de limousine et ceux de vos taxis. Pourriez-vous nous dire quelle serait cette différence? En plus ou en moins?

M. Sadoff: Nos taux sont à peu près toujours environ \$1.00, \$1.25, \$1.50 moins chers que les taux établis pour les limousines.

M. Trudel: Les limousines utilisent-elles jamais le taux multiple? Je pense qu'il en coûte \$1.75 par autobus.

M. Sadoff: Je n'en suis pas sûr. Ce serait \$1.75 à \$2.25.

[Text]

Mr. Trudel: Well, whatever it is...

Mr. Sadoff: It is somewhere around \$2.00, sir.

Mr. Trudel: Yes. Do they ever use this multiple when they have three or four passengers in one of the limousines?

Mr. Sadoff: I do not know, sir.

Mr. Trudel: Another question, Mr. Chairman. You mention the association of...

Mr. Givens: On a point of order Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Givens?

Mr. Givens: Mr. Chairman, we have two gentlemen here with us now, whom I would respectfully request you to invite to the table—Mr. Neville, Secretary of the Metropolitan Toronto Licensing Authority and Mr. Ross who is the legal adviser of this authority. These two gentlemen with all the books have come here because from time to time questions have come up as to jurisdiction. I think that they are in the best position to answer these questions. Could we have them come up here Phil and join the table? Can you find a couple of chairs there?

Mr. Skoreyko: Wait a minute, Mr. Chairman. There has been no agreement that these gentlemen should be sitting at an official committee hearing. We can place them somewhere in the crowd. If we need them, we can use them. But I do not think we want them as part of our Committee. I do not think it is right. I do not think it is proper. If we need them, we can use them, but I certainly do not feel that their place is part of an official committee.

Mr. Givens: Well I was not suggesting they were part of the official Committee, Mr. Chairman. Since they have taken the time and trouble to accede to our request to come here, I thought it was only courteous that they should be afforded the convenience of being able to sit at a table and put their books and records down. They are going to be helping this Committee in its deliberations. However, Mr. Chairman, I am in your hands.

The Chairman: I think we could have a table with the newspapermen. They could sit down and lay their papers on the table here. Maybe they could use the translation there too.

Mr. Horner: On a point of order, Mr. Chairman. Will we be able to question them from

[Interpretation]

M. Trudel: Quel que soit le montant exact...

M. Sadoff: Je dirais en moyenne \$2.00.

M. Trudel: Est-ce qu'on a ce taux multiple lorsqu'on transporte 3 ou 4 voyageurs dans une limousine, à votre connaissance?

M. Sadoff: Je ne sais pas.

M. Trudel: Une autre question, s'il vous plaît, monsieur le président. Vous parlez de l'association...

M. Givens: J'en appelle au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Monsieur le président, nous avons deux messieurs ici avec nous et je vous demanderais de les inviter à venir se joindre à nous: M. Neville, secrétaire de la Régie métropolitaine des permis; M. Ross, le conseiller juridique de la Régie. Ce sont ces deux messieurs qui se trouvent à l'arrière avec la pile de livres. De temps à autre des questions de compétence se sont présentées. Je pense qu'ils sont mieux en mesure que quiconque de répondre à ces questions. Pourrait-on leur demander de venir se joindre à nous, à la table? Peut-on trouver quelques chaises?

M. Skoreyko: Un instant. Monsieur le président, on n'a pas convenu que ces deux messieurs assistent à titre de membres à une séance officielle du Comité. Qu'ils soient dans la salle; nous pourrions nous adresser à eux si nous avons besoin de leurs services. Mais ils ne sont pas membres de notre Comité. Cela ne conviendrait pas. Si nous en avons besoin, nous pourrions avoir recours à leurs services. Mais ils ne font pas partie du Comité officiellement.

M. Givens: Je ne l'ai jamais prétendu, monsieur le président. Mais parce qu'ils ont pris la peine de venir ici, j'ai pensé que ce serait un geste de courtoisie que de leur permettre de venir à la table pour déposer leurs dossiers, car ils nous aideront dans nos délibérations. Cependant, monsieur le président, je m'en remets à vous.

Le président: On pourrait avoir une table, disons la table des journalistes. Peut-être aussi pourraient-ils avoir recours aux services de l'interprétation?

M. Horner: Un rappel au règlement, monsieur le président. Est-ce que l'on ne pourra

[Texte]

time to time particularly on the one point that was raised this morning with Mr. Sadoff?

Mr. Sadoff: Mr. Neville is the Administrator.

The Chairman: Just a minute please. I know Mr. Givens asked this morning to call those people in case we need them. It is up to the Committee to decide...

Mr. Skoreyko: That is right, in case we need them.

Mr. Horner: On this point, Mr. Chairman, I think there is one point that we need to clarify. I think everybody is aware of it—the question of a taxicab from outside of downtown Toronto being allowed to park and solicit fares anywhere in downtown Toronto. We have had conflicting evidence here this morning, I think that is the one question that these gentlemen may well be able to clear up. Can we ask them to clear it up when we are through with the present witness.

The Chairman: That is fine. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I just wanted to support Mr. Horner. It was my understanding this morning that we would question these gentlemen on that point and any other related points. Perhaps we could do it as soon as we finish with these gentlemen. Thank you.

The Chairman: That is fine. Carry on Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. This morning, during the representations, or in answering questions, Mr. Sadoff, you mentioned the extent of your membership, also he contents as to the individual owners. Do you own any cabs yourself?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Trudel: How many would you own?

Mr. Sadoff: Two.

Mr. Trudel: The other gentleman, how many cabs would you own, sir.

Mr. Cameron: Three.

Mr. Friedman: Two.

Mr. Trudel: What would be the largest single owner of cabs that you have in your association, in number, not in name?

[Interprétation]

pas leur poser des questions de temps à autre, surtout à propos du problème dont on a discuté ce matin avec M. Sadoff?

M. Sadoff: M. Neville est le directeur de la Régie.

Le président: Un instant, s'il vous plaît. M. Givens a demandé ce matin que nous priions ces personnes de venir au cas où nous aurions besoin de les consulter. C'est donc au Comité de décider ce qu'il en sera.

M. Skoreyko: C'est bien cela: au cas où nous aurions besoin de les consulter.

M. Horner: A ce sujet, monsieur le président, je pense qu'il y a un point à préciser, et tout le monde sait de quoi il s'agit: je veux parler du taxi de l'extérieur du centre-ville de Toronto qui y vient pour essayer d'obtenir des clients. Je pense que cette question doit être précisée, car nous avons entendu des avis contraires et ces messieurs seraient peut-être en mesure d'éclairer notre lanterne à cet égard. Nous pourrions le leur demander lorsque nous aurons fini d'interroger le présent témoin.

Le président: Très bien. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je veux simplement appuyer M. Horner. Si j'ai bien compris, ce matin, nous devons poser des questions à ces messieurs sur ce point et sur toute autre question connexe. Peut-être pourrions-nous le faire dès que nous aurons terminé l'interrogatoire de ces messieurs. Merci.

Le président: Très bien. Continuez, monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président. Ce matin au cours des instances qui ont été formulées ou en réponses à des questions, monsieur Sadoff, vous avez parlé du nombre de membres que vous comptez ainsi que du nombre de voitures que chacun possède. Est-ce que vous êtes propriétaire de taxis, vous-même?

M. Sadoff: Oui.

M. Trudel: Combien?

M. Sadoff: Deux.

M. Trudel: Et vous, messieurs?

M. Cameron: Trois.

M. Friedman: Deux.

M. Trudel: Qui serait le plus gros propriétaire, j'entends non pas son nom, mais quel serait le nombre de voitures qu'il possède?

[Text]

Mr. Cameron: In our organization?

Mr. Trudel: In any association, what would be the biggest owner of cabs in number in any one of your associations?

Mr. Sadoff: In our association, the taxicabs conference you are speaking of...

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Sadoff: ...or in Metropolitan Toronto?

Mr. Trudel: No, no in your association, how many are there?

Mr. Sadoff: In our association, I would say about 30 or 35 cabs.

Mr. Trudel: This would be the largest single cab owner and would this be exceeded in the other two associations?

Mr. Cameron: Excuse me, we will have to differentiate here. We represent brokerages, but the conference is an organization that we formed to improve the industry as a whole. Now, in the conference, the largest individual owner represented there would possibly own 35 vehicles.

Mr. Trudel: This was the intent of my question. This answers my question, Mr. Chairman.

Now, another aspect that was touched on briefly this morning, was regarding open or public stands.

Mr. Sadoff: Public, yes.

Mr. Trudel: Public stands. In answering this question you also mentioned private. Do you have in the City of Toronto, private concessions?

Mr. Sadoff: Yes sir.

Mr. Trudel: Yourself or members of your association have stands that are not public?

Mr. Sadoff: That is right, sir.

Mr. Trudel: Where no other cabs are allowed?

Mr. Sadoff: That is right, sir.

Mr. Trudel: Now, would this be any different from the situation at the airport that we are now discussing?

Mr. Sadoff: Yes sir.

Mr. Trudel: In what way?

[Interpretation]

M. Cameron: Au sein de notre association?

M. Trudel: Au sein de votre ou de toute autre association, quel est le propriétaire le plus important, quel est le nombre le plus élevé de voitures?

M. Sadoff: Au sein de notre association, dirais environ—vous parlez de la Taxical Conference...

M. Trudel: Oui.

M. Sadoff: ...ou du grand Toronto?

M. Trudel: Non, non. Au sein de votre association.

M. Sadoff: Dans mon association, je dirais environ 30 ou 35 voitures.

M. Trudel: Ce serait le principal propriétaire de voitures? Est-ce que quelqu'un en posséderait davantage dans l'une des deux autres associations?

M. Cameron: Il faudrait établir une distinction ici. Nous représentons des courtiers—la Conférence est une association que nous avons constituée pour améliorer l'ensemble de l'industrie. Au sein de cette association, le propriétaire le plus important qui soit représenté possède environ 35 voitures.

M. Trudel: Voilà la réponse à ma question monsieur le président.

Un autre aspect dont on a parlé brièvement ce matin, ce sont les postes en commun, ou postes publics.

M. Sadoff: C'est bien cela, publics.

M. Trudel: Postes publics. En réponse aux questions, vous avez aussi parlé des postes privés. Dans la ville de Toronto, y a-t-il des concessions privées?

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Trudel: Vous-même ou les membres de votre association avez des postes qui ne sont pas publics?

M. Sadoff: C'est juste.

M. Trudel: Où aucun autre taxi n'est admis?

M. Sadoff: C'est juste, monsieur.

M. Trudel: Est-ce que cela diffère de la situation dont nous parlons maintenant, à l'aéroport?

M. Sadoff: Oui, monsieur.

M. Trudel: De quelle façon?

[Texte]

Mr. Sadoff: Well there are some hotels in the City of Toronto where the street just is not wide enough to accommodate public cab stands, where they would be obstructing the flow of traffic. The first best is getting a public cab stand. If you cannot get the first best, take the second best, rent the lot and put a couple of cabs off the street.

Mr. Trudel: I can well understand the point that you raised. Where you cannot secure public, then you go to private.

Mr. Sadoff: We would like a cab stand at Queen and Yonge, but we cannot get it.

Mr. Trudel: If you could.

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Trudel: Yes, this I can understand. But there are certain private stands who can accommodate far larger numbers than two cabs?

Mr. Sadoff: Oh yes.

Mr. Trudel: The intent I believe of your brief seems to be that you want to eliminate the deadhead or whatever. This is an expression I think that is being used currently in the trade.

Mr. Sadoff: Coming back empty.

Mr. Trudel: Yes. Now, would you have done any research within your association, not counting the airport, as to the percentage of either time or trips that you do in deadhead even within the City?

Mr. Sadoff: No, I cannot give you the number of deadhead miles.

Mr. Trudel: This is something you do not have within your...

Mr. Sadoff: No.

Mr. Trudel: Fine.

The Chairman: Mr. Trudel, your ten minutes are up.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I will put your name down for the second round.

Mr. Givens: Mr. Chairman, on a point of order. Earlier during the breakdown of the recording and interpretation, Mr. Skoberg raised a question which I was not going to deal with because it was not on the record, but the subject of the matter is that the media are here

[Interprétation]

M. Sadoff: Eh bien, il y a des hôtels à Toronto où la rue n'est pas assez large pour des postes publics de taxis, où cela nuirait à la circulation. On essaie d'abord d'avoir un poste en commun: c'est notre premier choix. Si on ne peut avoir la meilleure solution, on adopte la deuxième solution: on loue un terrain pour enlever quelques taxis de la rue.

M. Trudel: Je comprends très bien ce dont il s'agit. Si vous ne pouvez obtenir un poste public, vous installez un poste privé.

M. Sadoff: Nous aimerions avoir un poste à l'angle des rues Queen et Yonge, et on ne peut pas l'obtenir.

M. Trudel: Vous aimeriez l'obtenir.

M. Sadoff: Oui.

M. Trudel: Je comprends. Mais il y a des postes privés qui peuvent accueillir beaucoup plus que deux taxis?

M. Sadoff: C'est juste.

M. Trudel: La portée de votre mémoire semble être que vous voulez éliminer les voyages allèges, ou est-ce bien ainsi qu'on dit dans le métier?

M. Sadoff: Oui, c'est le fait de revenir à vide.

M. Trudel: Est-ce que vous avez fait de la recherche au sein de votre association, sans tenir compte de l'aéroport, pour établir le pourcentage, soit en temps, soit en nombre, des voyages allèges que vous faites même en ville, dans les limites de la ville?

M. Sadoff: Non, je ne saurais vous dire le nombre de voyages à vide que nous faisons.

M. Trudel: Non, vous n'avez pas ces données, monsieur Sadoff.

M. Sadoff: Non.

M. Trudel: Très bien.

Le président: Vos dix minutes sont écoulées.

M. Trudel: Oui. Merci beaucoup, monsieur.

Le président: J'inscris votre nom pour la prochaine période de questions.

M. Givens: Une question de privilège, s'il vous plaît? Plus tôt, lorsque la transcription et l'interprétation ont été interrompues quelques instants, M. Skoberg a soulevé une question sur laquelle je ne voulais pas revenir parce qu'elle n'était pas consignée au compte

[Text]

and whatever he said is bound to have been taken note of by them and probably will be reported by them. He raised the question of why the City of Toronto had not presented a brief. He made it appear, although he did not say it, that the members from Toronto who are here today were neglectful in their duty in advising the city or Metro about the hearings...

Mr. Skoberg: I did not say that. You must have just thought I said it.

Mr. Horner: He has a guilty conscience.

Mr. Givens: ...taking place here. The witnesses who are here today have kept the city and the boroughs of Metro advised about this problem for at least the past 10 years. Mr. Walker is familiar with this, I am familiar with this and Mr. Weatherhead is familiar with this.

Mr. Forrestall: Wally, were you not?

Mr. Deakon: No, I was not. I did not hear about it.

Mr. Givens: As well as Mr. Deakon. The reason there was no city or metro brief, Mr. Chairman, was because we are sitting today in the centre of Metro which covers a radius of 240 square miles and the people who come to the airport come from within a radius of 50 to 100 miles—I do not think anybody will argue that point. The City of Toronto, Metro Toronto or any borough of Metro are not complaining about any inadequacy of the service as it presently exists as far as transporting passengers are concerned. The brief that we are listening to today comes from the cab industry who allege that they are being discriminated against, who allege that they can bring passengers to the airport, but cannot take anybody back.

An hon. Member: Get to the point of order.

Another hon. Member: I thought you were talking about the breakdown of the recording system.

The Chairman: What is your point of order?

Mr. Givens: My point of order is that this Committee should understand what its terms of reference are, namely, that we are not here because of complaints of inadequacy of service on the part of municipalities involved in Metropolitan Toronto. This should be made absolutely clear.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I believe it only proper that I now speak on that same

[Interpretation]

rendu. Toutefois, les journalistes sont ici ont certainement pris note de ce qu'il a dit, savoir pourquoi la ville de Toronto n'avait pas présenté de mémoire. Il a laissé entendre sans le dire ouvertement toutefois, que les représentants de Toronto, qui sont ici aujourd'hui ont négligé de mettre Toronto au courant du Toronto métropolitain au courant des audiences...

M. Skoberg: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous vous méprenez.

M. Horner: Vous vous sentez coupable?

M. Givens: ...qui se tiennent ici. Les témoins qui sont ici font état de ce problème aux villes environnantes et à la ville de Toronto depuis dix ans. M. Walker connaît la situation; je connais la situation et M. Weatherhead aussi.

M. Forrestall: Vous ne l'étiez pas, Wally?

M. Deakon: Non, je n'en ai pas entendu parler.

M. Givens: Enfin, si la ville ou la région métropolitaine n'ont pas présenté de mémoire, c'est que nous nous trouvons au centre d'une région métropolitaine de 240 milles carrés et les gens qui viennent à l'aéroport viennent d'un rayon de 50 à 100 milles. La ville de Toronto, le Toronto métropolitain ou les membres du Toronto métropolitain ne se plaignent pas de l'inefficacité des services actuels pour ce qui est du transport des voyageurs. Le mémoire qu'on nous présente aujourd'hui vient de l'industrie du taxi qui prétend être l'objet d'une distinction injuste. Apparemment, ils amènent des voyageurs à l'aéroport mais ne peuvent ramener quiconque.

Une voix: Venez-en au point.

Une autre voix: Je croyais que vous parliez des difficultés techniques.

Le président: Sur quoi en appelez-vous?

M. Givens: Voici mon rappel au Règlement ce Comité devrait bien comprendre les termes de son mandat, à savoir que nous ne sommes pas ici en réponse aux critiques formulées à l'égard de l'inefficacité du service que donnent les municipalités en cause dans le Toronto métropolitain. Il faut donc établir ce fait bien clairement.

M. Skoberg: Un appel au Règlement. Je ne sais si M. Givens parle ou non au nom de

Texte]

point of order. I do not know whether Mr. Givens is speaking for the City of Toronto, but it would appear that he must have had some feedback from some of the people in Toronto because he now is taking up their position at this particular time in this committee.

Mr. Givens: There was no feedback at all.

The Chairman: Order, Order.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, all I asked—I was not really concerned whether the recording system was in operation—was whether the users of the services and those people directly concerned, which should be the Municipal Council of Metro Toronto, were making representations. It appears that Mr. Givens is quite concerned and maybe his feelings have been hurt, but it was not my intention to do so. However, I still think our terms of references—Mr. Givens probably is not aware of this—take in the entire ground transportation system and I would have thought that surely those areas affected by ground transportation from the airport to the city would make representation as they did in Montreal and other places.

The Chairman: I cannot see...

Mr. Skoberg: That was the only point I wanted to make at that time.

The Chairman: I think I made it very clear a few minutes ago when I said that if the City of Toronto wanted to present a brief, they had had plenty of time to do so, but if they felt that they did not want to present one, it was up to them.

Mr. Skoberg: Right.

The Chairman: Are you through, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Yes, Mr. Chairman, you cut me off.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, mention was made of the 600 trips per day that are made from the airport. I had the impression that that figure was arrived at in a survey made several years ago. Is that the case or was it a recent one?

Mr. Sadoff: It was an estimate, a very conservative estimate.

Mr. Benjamin: Was it done recently?

Mr. Sadoff: No, the actual count was made about 10 years ago when we first started this controversy about ground transportation at

[Interprétation]

Toronto, mais il semble qu'il ait eu certains contacts avec les gens de Toronto et qu'il représente leur point de vue ici devant ce Comité.

M. Givens: Je n'ai eu aucun contact.

Le président: Silence.

M. Skoberg: Monsieur le président, je n'étais pas vraiment préoccupé du fait que le système de transcription ne fonctionnait pas. Je voulais savoir si les usagers de ces services, si les personnes directement en cause, c'est-à-dire le Conseil municipal du Toronto métropolitain voulaient formuler des observations.

M. Givens semble vraiment préoccupé. Et peut-être l'a-t-on froissé mais telle n'était pas mon intention. Mais notre mandat, que M. Givens ne connaît pas, probablement englobe tout le transport terrestre et j'aurais cru que les régions visées par le transport terrestre de l'aéroport à la ville, auraient présenté des instances comme elles l'ont fait à Montréal et ailleurs.

Le président: Je ne vois pas...

M. Skoberg: C'est le seul point que je voulais soulever.

Le président: J'ai dit il y a quelques instants que si la ville de Toronto voulait présenter un mémoire, elle avait tout le temps voulu pour cela, et que si elle décidait de ne pas en présenter, personne ne lui en tiendrait rigueur.

M. Skoberg: C'est juste.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Trudel?

M. Trudel: Oui monsieur.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet des 600 voyages faits chaque jour en direction de l'aéroport, est-ce là le chiffre établi au cours d'un relevé qui remonte à plusieurs années? Ou est-ce un relevé récent?

M. Sadoff: C'est une évaluation réservée.

M. Benjamin: Faite récemment?

M. Sadoff: Non. Nous avons fait ce relevé il y a environ dix ans lorsque nous avons tout d'abord commencé à nous intéresser à cette

[Text]

Malton airport. I think at that time the count was 248, if I remember the figure correctly.

Mr. Benjamin: The 600, though, is an estimate of what is occurring now?

Mr. Sadoff: Yes, it is a very modest estimate.

Mr. Benjamin: Mr. Trudel asked if you had an exclusive stand, as many members of your association have. Are the drivers for the member of your association, the larger ones that have 30 or 35 cabs, employees? Do they work on a commission? Do they have a union?

Mr. Sadoff: The trend today is that the driver works on commission.

Mr. Benjamin: There is no employee association, union membership, or anything of that nature?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Benjamin: Have any of the taxicab members of your association ever had or do they at present have any arrangement of any kind at the request of or in agreement with ATT for supplementary service?

Mr. Sadoff: At the airport?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Sadoff: As I mentioned a little while back, sir, we seem to be recognized on rainy days when they want us at which time they give us a slip which entitles us to go down and help them out.

Mr. Benjamin: Has this been the case with any one particular taxicab company or has it been generally...

Mr. Sadoff: No, it has been a case of whoever is around there is asked to help out.

Mr. Benjamin: Has there ever been either a formal or an informal contractual arrangement between ATT and any other taxi company?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Benjamin: There is no direct line at ATT offices at the airport or downtown with any taxi company?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Benjamin: When the new airport that is planned for Toronto is open for business which will be some distance further yet out

[Interpretation]

question controversée du transport terrestre Malton. A ce moment-là, je pense qu'il s'agit de 248.

M. Benjamin: Donc, ce 600 est une évaluation de la situation actuelle?

M. Sadoff: Très modérée.

M. Benjamin: M. Trudel a demandé si vous avez un poste exclusif. Les chauffeurs des membres de votre association, enfin, ceux qui ont 30-35 voitures, sont-ils des employés? Touchent-ils une commission? Font-ils partie d'un syndicat?

M. Sadoff: Aujourd'hui, les chauffeurs ont plutôt tendance à préférer la commission.

M. Benjamin: Il n'y a pas d'association d'employés, de syndicats?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Benjamin: Est-ce que certains membres de votre Association ont déjà pris ou prennent des dispositions à la demande ou en accord avec la ATT pour un service supplémentaire à l'aéroport?

M. Sadoff: A l'aéroport?

M. Benjamin: Oui.

M. Sadoff: Comme je l'ai dit il y a un instant, on semble connaître notre existence et avoir besoin de nous lorsqu'il pleut, lorsqu'il fait mauvais. Ils nous donnent un petit papier qui nous autorise à venir leur donner un coup de main.

M. Benjamin: Est-ce que c'est le cas d'une compagnie en particulier, ou est-ce général?

M. Sadoff: Non, pour qui s'y trouve. On nous demande tout simplement de donner un coup de main.

M. Benjamin: Des dispositions contractuelles officielles ou officieuses ont-elles été prises par l'ATT ou une autre compagnie de taxis?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Benjamin: Aucune ligne directe ne relie les bureaux de l'ATT à l'aéroport ou en ville avec ceux d'une autre compagnie de taxis?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Benjamin: Quand entrera en activité le nouvel aéroport de Toronto qui sera encore plus loin du centre-ville, croyez-vous que l'in

[Texte]

of Toronto, do you think the taxi industry will be interested in servicing that?

Mr. Sadoff: I certainly hope that we will succeed in servicing the new one. I hope we will not be left at an airport that is no longer being used and then have to start all over again with the new airport. I should hope so.

Mr. Benjamin: You do not think that a much greater distance, maybe 40 or 50 miles out instead of 20 miles, would deter the desire of taxi companies to serve a new airport.

Mr. Sadoff: If it is profitable the taximan will go, if it is not, he will not.

Mr. Benjamin: Would there be any deterrent because of the length of time that a cab would be tied up? You would not want a lot of them going out too far, would you?

Mr. Sadoff: A lot of time is one thing a taximan has.

Mr. Friedman: If I may make a comment, sir. Whether the airport is 40 miles or 35 miles, it comes back to the same thing that I said earlier. If the cab driver or cab owner takes a passenger from Metropolitan Toronto to that airport, then we feel because he has gone 40 miles, as you have pointed out, that he should have an opportunity of being able to come back. The deterrent in helping the public would be if you excluded the cab from taking a passenger back, but if he knew that he had an opportunity, then he would be only too pleased to take the party to this new airport that you project for us.

Mr. Benjamin: On this matter of jurisdiction and municipal by-laws, whatever your interpretation is or whatever conflicting evidence we have had on the jurisdiction of the municipal law as it may or may not conflict with the Department of Transport regulations.

If DOT, for example, were to adopt a procedure, such as you suggest, the licensing of cabs or the charging of a toll fee. In your interpretation, on the assumption that the precedents you cite of the Supreme Court case of 1955, are you then saying that, the cab licensed by DOT takes fares out there, picks up fares at a common stand and, once they leave the grounds of the Airport, which is Crown property, and are on the land of the municipality of Mississauga, that municipality cannot then stop your cabs and lay charges?

Mr. Sadoff: It all depends, sir, of what by-law you are speaking of. All I am saying is

[Interprétation]

dustrie du taxi serait intéressée à le desservir?

M. Sadoff: J'espère que nous réussirons à desservir le nouvel aéroport, pas un aéroport désormais inutilisé pour que tout soit à recommencer à nouveau.

M. Benjamin: Vous me croyez pas que la distance, 40 ou 50 milles au lieu de 20, découragera les compagnies de taxi.

M. Sadoff: Si c'est rentable, le chauffeur de taxi s'y rendra. Sinon, il n'ira pas.

M. Benjamin: Est-ce qu'il n'y a pas d'éléments dissuasifs ici, étant donné que la voiture serait occupée plus longtemps? Les chauffeurs ne peuvent tout de même pas aller trop loin?

M. Sadoff: Un chauffeur de taxi a beaucoup de temps.

M. Friedman: Que l'aéroport soit à 40 ou à 35 milles, cela revient toujours à la même chose. Si le chauffeur de taxi ou le propriétaire de taxi voiture quelqu'un du Toronto métropolitain à cette aérogare, alors nous sommes d'avis que parce qu'il a parcouru 40 milles, comme vous l'avez signalé, il devrait avoir la possibilité de voiturier quelqu'un au retour. Voilà où se situe l'élément dissuasif. Si vous empêchez les taxis de ramener un voyageur, si le chauffeur savait qu'il avait cette possibilité, il serait très heureux de conduire ses clients à l'aéroport que vous projetez.

M. Benjamin: Sur cette question de compétence, et de règlements municipaux, quelle que soit votre interprétation, quels que soient les témoignages contradictoires entendus, pour ce qui est de l'application du règlement municipal, qui entre peut-être en conflit avec les règlements du ministère des Transports.

Si le ministère des Transports, mettons, arrêtrait la procédure que vous proposez sur la délivrance de permis ou l'imposition d'une charge, suivant le précédent que vous avez cité dans une affaire présentée en 1955 à la Cour suprême, prétendez-vous que les chauffeurs détenteurs d'un permis du ministère des Transports pourraient amener des clients à l'aéroport, y recueillir des voyageurs et, une fois hors du terrain de l'aéroport, qui est un bien de la Couronne, et dans la municipalité de Mississauga, cette municipalité ne pourrait alors vous arrêter et vous donner des contraventions?

M. Sadoff: Tout dépend des règlements dont vous parlez. Tout ce que je vous dis c'est que

[Text]

that any taxicabs, once they leave federal property, are subject to any municipal by-laws. Just because you sell them a licence for \$15, \$20, or \$25, should not give you the right, and I do not think you are asking to, and we are not telling you to, set precedent over any municipal by-law. The municipal by-law will still stand to keep peace, or set standards at your Airport. That is why I am suggesting your licence.

Mr. Benjamin: What it boils down to, is whether or not the land on which the Airport is located is under the jurisdiction of municipal by-law, and equal, or has priority over the Department of Transport regulations.

Mr. Sadoff: For 10 years now, the Crown has been telling me, "this is our property, and we will make the rules", and we have been abiding by your rules.

Mr. Benjamin: We obtained evidence and I think, certainly some feeling, if not spoken agreement, that the main trouble in Montreal was that no matter what the government or the Department of Transport may do, until there is much reduced conflict of the jurisdiction between by-laws among the municipalities, that the taxi industry will still be faced with this mess.

Mr. Friedman: I think that, if I may, if the cabs, whether it be in Montreal or Toronto, were allowed, in some method of either toll or a licence, we prefer the licence, the municipalities would then get together and pass the proper legislation to allow these cabs to operate. I think that this Committee is laying too much emphasis on what might happen between the municipalities. I think that there really is not too much to worry about. I think the municipalities themselves will iron this legislation out.

Mr. Benjamin: That was sort of, really, my next question. Have you any reason to believe that two or more of the municipalities in Metropolitan Toronto, and Mississauga, and other outlying municipalities, are prepared to make reciprocal arrangements on licensing of cabs, uniformity of by-laws?

Mr. Friedman: I cannot answer for the Metropolitan Licensing Commission. Right now, the only difference of opinion apparently, from what I can gather, is Mississauga and Metropolitan Toronto; I do not think there is really a difference of opinion because we certainly are not saying that the Mississauga cabs should be excluded. We feel that Metropolitan Toronto, which has roughly two

[Interpretation]

tout taxi, une fois qu'il quitte une propriété fédérale doit se soumettre aux règlements municipaux. Simplement parce que vous leur donnez un permis pour \$15, \$20, \$25, cela vous donne pas le droit, et je ne crois pas que c'est ce que vous voulez, ni ce que nous vous demandons, de passer par-dessus un règlement municipal. Le règlement municipal a toujours pour but de maintenir la paix, d'établir les normes à vos aéroports. C'est la raison pour laquelle je propose que vous nous accordiez des permis.

Mr. Benjamin: Alors vous croyez que le conflit se résume à ceci: si le terrain où se trouve l'aéroport, est assujéti aux règlements municipaux et si ceux-ci l'emportent sur les règlements du ministère des Transports.

Mr. Sadoff: Depuis 10 ans, la Couronne nous dit qu'il s'agit de sa propriété et qu'elle se peut établir les règlements, et nous nous tenons à ces règlements.

Mr. Benjamin: Nous avons bien vu, j'ai senti que la source principale du conflit à Montréal c'était que peu importe ce que ferait le ministère des Transports ou le gouvernement jusqu'à ce qu'on règle le conflit de compétence entre les municipalités, les compagnies de taxis auraient toujours à faire face à cette situation.

M. Friedman: Si les taxis pouvaient, soit à Montréal, soit à Toronto, payer un certain montant ou obtenir un permis, et nous préférons le permis, alors les municipalités s'entendraient pour faire adopter les règlements voulus pour permettre à ces taxis d'opérer. Je crois que votre Comité insiste peut-être trop sur ce qui pourrait se produire entre les municipalités, sans raison, à mon avis. Je crois que les municipalités pourront régler cette question elles-mêmes.

M. Benjamin: C'est en somme la question que je voulais ensuite poser. Avez-vous des raisons de croire que deux municipalités, plus dans la région métropolitaine de Toronto, Mississauga et quelques autres, seraient prêtes à s'entendre entre elles au sujet de permis?

M. Friedman: Je ne saurais répondre pour nom de la Metropolitan Licensing Commission. La seule divergence d'opinion, si j'ai bien compris, est entre Mississauga et Toronto métropolitain. Et il n'y a pas de véritable conflit car nous ne disons pas que les taxis de Mississauga devraient être exclus. Nous croyons que le Toronto métropolitain ayant une population d'environ 2 millions,

[Texte]

million people, and the majority of the people coming in at that Airport are going to Metropolitan Toronto; Therefore the Metropolitan cabs should have an opportunity of servicing that Airport.

Mr. Benjamin: I have a feeling that if we transfer this, if the licensing arrangements were made, such as you suggest, for example, that the whole problem of the lands on the Airport, rather than being sorted out among the municipalities...

Mr. Friedman: I do not think that there will be any problem, whatsoever. On the contrary, if the licence would be issued, I think you would probably solve this. These cabs would find their own methods of straightening out any of those problems that might crop up. They would have to. You issue the licence, now, it is up to us to take this ball, and operate it properly.

Mr. Benjamin: You do not feel, then, there is any danger, under a licensing arrangement such as you requested, once the cab leaves the Airport grounds there is nothing to stop the Mississauga municipality from stopping every cab and laying charges.

Mr. Friedman: If that should happen, and I doubt very much that it would, we would be prepared to straighten this out in court, if necessary. I do not think it will ever come to court, either way.

Mr. Sadoff: Mississauga cabs could not handle this on their own. There would still be a transportation problem if Mississauga, Metropolitan Toronto, and Air Terminal Transport combined. There will be peak periods when you still will not be able to get a car to take you down to Metropolitan Toronto. But certainly will be an improvement over what you have now.

Mr. Benjamin: That is all I have now.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sadoff, we heard, earlier today, somebody mention about 600 trips to the Airport from our Association, which is 1,200 cabs, but there are 2,000 cabs in Toronto.

Mr. Sadoff: That is right.

Mr. Portelance: So that means there would be 1,000 trips to the airport, if we go by your 600.

[Interprétation]

la majorité des personnes arrivant à l'aéroport se rendant dans le Toronto métropolitain, les taxis de la métropole devraient avoir la possibilité de desservir ces aéroport.

M. Benjamin: J'ai l'impression que s'il y avait un accord pour les permis, comme vous le proposez, tout le problème du territoire de l'aéroport, plutôt que d'être réparti entre les municipalités...

M. Friedman: Je ne crois pas qu'il y aurait des difficultés. Au contraire, si l'on octroyait des permis, le problème serait réglé. Les chauffeurs de taxi pourraient trouver leurs propres moyens de régler les problèmes qui pourraient surgir. Ils devraient le faire. Vous délivrez les permis. C'est à vous de veiller à l'exploitation.

M. Benjamin: Vous ne croyez pas, en vertu d'un accord de permis tel que vous proposez, qu'une fois le taxi hors du terrain de l'aéroport, rien n'empêcherait la municipalité de Mississauga d'arrêter et d'inculper tous les chauffeurs de taxis?

M. Friedman: Si cela se produisait, et j'en doute, nous serions prêts à porter l'affaire devant les tribunaux. Je ne crois pas que cela aille aussi loin que cela.

M. Sadoff: De toute façon, les taxis de Mississauga ne pourraient assurer tout le service eux-mêmes. Et même si l'ATT, le Toronto métropolitain et Mississauga s'unissaient, ce ne serait pas encore suffisant. Il y aurait toujours des moments où vous ne pourriez obtenir un taxi pour vous rendre dans le Toronto métropolitain, mais ce serait tout de même mieux que ce que nous avons à l'heure actuelle.

M. Benjamin: C'est tout. Merci.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Sadoff, aujourd'hui on a fait allusion aux 600 voyages que votre association effectue en direction de l'aéroport. Votre association compte 1,200 voitures sur 2,000 à Toronto.

M. Sadoff: C'est juste.

M. Portelance: Ce qui veut dire environ 1,000 voyages à l'aéroport si nous nous fions à votre chiffre de 600.

[Text]

Mr. Sadoff: No, I think the count of 600 was given by Metropolitan Toronto taxicabs, members or not of our Association. For Metropolitan Toronto taxicabs, the count of 600.

Mr. Portelance: And the price that is charged now is an average of about \$7 or \$7.25 to the Airport from the Royal York.

Mr. Sadoff: Yes, \$7.25.

Mr. Portelance: Would it be cheaper if you were using a meter to go there?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Portelance: How much would it be then?

Mr. Sadoff: I think the meter runs \$7.80 from the Royal York.

Mr. Portelance: \$7.80.

Mr. Sadoff: If you were to go, around 4 o'clock in the morning, with a police escort, you will make it for \$7.80. What I mean is, that it is \$7.80 by distance, but the meter is based on time and mileage, accumulative. I do not think you will ever make it for \$7.80, unless you go at 4.00 in the morning, under police escort. If you get behind a slow moving vehicle, or there has been an accident on the highway, it could be \$7.80, plus anything you want to add on to that because, while that taxicab is being held up, that meter is still going.

Mr. Portelance: We had a different problem in Montreal because it is much cheaper on the meter than the rates which are charged between downtown Montreal to the Airport. But just the same, they agreed to compete with Murray Hill Limousine Service Limited, there, which is charging more than the meter.

Mr. Sadoff: We are cheaper than Air Terminal Transport, but the flat rates are less than the meter. We are not trying to pull the wool over anyone's eyes. We made these flat rates as an enticement to the public.

Mr. Portelance: Well, it depends on which section; you have lower prices too. They have the same plan as...

Mr. Horner: Your flat rates are cheaper.

The Chairman: Order, please. One at a time, please.

Mr. Sadoff: Than the Air Terminal Transport? Yes.

[Interpretation]

M. Sadoff: Non, je crois que les taxis du Toronto métropolitain membres ou non de notre Association, font 600 voyages.

M. Portelance: Et le prix exigé à l'heure actuelle est d'environ \$7 ou \$7.25 pour rendre à l'aéroport du Royal York?

M. Sadoff: \$7.25, oui.

M. Portelance: Est-ce qu'il en coûterait moins si vous aviez un compteur?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Portelance: A combien est-ce que ça s'élèverait?

M. Sadoff: Je crois que le taximètre indiquerait \$7.80 depuis le Royal York.

M. Portelance: \$7.80?

M. Sadoff: Si vous y allez à 4 heures du matin précédé d'une escorte de police, vous pourriez y aller pour \$7.80, en ce qui concerne la distance. Le compteur cependant tient compte à la fois du temps et du nombre de milles. Vous ne pourriez jamais y aller pour \$7.80 à moins d'y aller à 4 heures du matin avec une escorte de la police. Si vous devez suivre un véhicule lent ou s'il s'est produit un accident sur la route, le voyage pourrait vous coûter \$7.80, plus tout ce qu'on peut ajouter, car même si le taxi est immobilisé pour une raison quelconque le compteur marche toujours.

M. Portelance: Nous avions un problème un peu différent à Montréal où le voyage coûte moins au compteur qu'à taux fixe du centre de la ville de Montréal à l'aéroport. Néanmoins, ils acceptent la concurrence de *Murray Hill Limousine Service Limited* dont le prix forfaitaire est plus élevé que le prix du compteur.

M. Sadoff: Nous demandons moins cher que *Air Terminal Transport*, mais les taux fixes sont inférieurs à ceux du compteur. Nous ne voulons leurrer personne. Nous avons établi ces prix fixes pour intéresser le public.

M. Portelance: Cela dépend de la région, évidemment. Leur régime est le même que celui de...

M. Horner: Vos taux fixes sont moins élevés.

Le président: Un à la fois s'il vous plaît.

M. Sadoff: Que *Air Terminal Transport*? Oui.

[Texte]

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Would you say that, if this committee would make a suggestion to DOT, to allow a stand of about 25 cabs at the airport, but only for those cabs carrying people to the Airport, and not open to the 1,200 cabs which go there when it is busy, you would be allowed to wait in line.

Mr. Sadoff: I would say to open the taxicab and to anyone who purchases a permit or a licence. You do not have room there for 20 cabs; I would say four, at the most, and a feeder. A taxicab feeder is a further portion of the way, for another 16 cars. But you will never get it.

Mr. Portelance: All right. So this is a total of 20; but only open to the 20 which took a customer up there, free to wait in that feeder and leave the airport...

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Portelance: ...but not open to the cabs who have nothing to do in Toronto at 4 o'clock, and decide to go to the airport, and wait in line.

Mr. Sadoff: You will never find that. You will never find a man going out to the airport unless there is a broadcast on the two-way radio that something happened, and they are asking all taxicabs to go out to the airport. These things do happen occasionally. Emergencies arise in the city and as I stated before, even without their two-way radios the taxi drivers have some secret, I have not learned it yet, of getting a message across to the other one that is quicker than the Canadian Pacific telegraph.

Mr. Portelance: What about Air Terminal Transport? Where do they get their customer in Toronto to go there? Do they have special arrangements with hotels over here? At the Westbury Hotel, I notice there is one company which is supplying the service. But anyone leaving that hotel to go the airport, are they picked up by limousine?

Mr. Sadoff: They have a choice of being picked up by limousine or taking a taxicab.

Mr. Portelance: But the limousine company does not have someone in each hotel here making sure that everybody leaving for the airport uses them.

Mr. Sadoff: They have a ticket agent or dispatcher, if you want to call them that, in some hotels of the city.

Mr. Portelance: In some hotels only?

[Interprétation]

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Si notre Comité devait recommander au ministère des Transports de permettre un poste d'environ 25 véhicules à l'aéroport, mais uniquement à l'intention des voitures qui amènent des gens à l'aéroport, et non à l'intention de 1,200 voitures qui s'y portent aux moments de pointe, vous pourriez vous attendre des clients.

M. Sadoff: Le poste devrait être accessible à tout taxi qui obtient un permis. Il n'y a pas assez de place pour 20 véhicules, je dirais 4 au plus, en plus d'un poste secondaire, un peu plus loin, où pourraient attendre 16 autres véhicules.

M. Portelance: D'accord, un total de 20 mais ces véhicules devront voiturier quelqu'un jusqu'au poste en question pour pouvoir y avoir accès.

M. Sadoff: Oui.

M. Portelance: On n'y accepterait pas ceux qui n'ont rien à faire à Toronto à quatre heures et qui décident de se rendre à l'aéroport pour y attendre des clients.

M. Sadoff: La chose ne se produit jamais. Personne ne se rend ainsi à l'aéroport à moins d'apprendre par la radio que quelque chose s'est produit et que tous les taxis doivent se présenter à l'aéroport. De temps à autre, des cas d'urgence se présentent en ville. Et, comme je l'ai dit, même sans les radios, les chauffeurs de taxi ont trouvé le moyen, que je n'ai pas encore réussi à connaître, de se transmettre des messages beaucoup plus rapidement que par télégramme.

M. Portelance: Et à propos de la *Air Terminal Transport*, où prennent-ils leurs clients à Toronto? Est-ce qu'ils ont des ententes spéciales avec les hôtels, avec l'hôtel Westbury, par exemple. J'ai remarqué qu'une seule compagnie desservait l'hôtel. Tous ceux qui quittent l'hôtel pour aller à l'aéroport doivent-ils prendre la limousine?

M. Sadoff: On a le choix entre la limousine et le taxi.

M. Portelance: Mais la compagnie du service de limousine n'a pas quelqu'un à chaque hôtel ici, pour s'assurer que chaque personne qui quitte l'hôtel pour l'aéroport monte dans la limousine.

M. Sadoff: Elle a un agent des billets ou un répartiteur, si vous voulez, à certains hôtels de la ville.

M. Portelance: A certains hôtels seulement?

[Text]

Mr. Sadoff: Some hotels, yes.

Mr. Portelance: So they get most of the business?

Mr. Sadoff: No. Metropolitan Toronto taxis take more people to the airport than the limousines.

Mr. Portelance: Is there a special company serving Union Station?

Mr. Sadoff: There is a public cab stand on the street at Union Station.

Mr. Portelance: So that means that any company belonging to Metropolitan Toronto can be on that stand?

Mr. Sadoff: There is also a private cab stand underneath in another section of Union Station.

Mr. Portelance: So that is a special concession too, is it not?

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Portelance: Something similar to what exists right now at the airport?

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Portelance: And do you agree with that being there too?

Mr. Sadoff: No.

Mr. Friedman: I would like to explain that the airline limousine, sir, also picks up from private homes.

Mr. Portelance: But only when they are called?

Mr. Friedman: When they are called, right. This is service other than hotel service.

Mr. Portelance: But right now, if one of your airline limousine drivers came into the Royal York they could call him back empty to the airport to provide efficient service for people coming in. This is something which we cannot do with your cab driver because you would not expect a man working on percentage to leave the Royal York or down town to go back empty to the airport.

Mr. Sadoff: We have been going to the airport and coming back empty for 10 years, sir.

Mr. Friedman: Sir, since 10 o'clock this morning we have not criticized the airline limousines system. We think that they are a must and they are going to service the airport. They are the primary service—we agree.

[Interpretation]

M. Sadoff: Oui.

M. Portelance: Par conséquent, elle a la plus grande partie de la clientèle.

M. Sadoff: Non. Les taxis de l'agglomération de Toronto transportent plus de voyageurs à l'aéroport que les limousines.

M. Portelance: Y a-t-il une compagnie qui dessert spécialement la gare Union?

M. Sadoff: Il y a un poste public de taxi dans la rue près de la gare Union.

M. Portelance: Donc toute voiture d'une compagnie de l'agglomération de Toronto peut se mettre en ligne à ce poste?

M. Sadoff: Il y a aussi un poste privé en dessous de la gare Union.

M. Portelance: Il s'agit donc d'une concession spéciale, n'est-ce pas?

M. Sadoff: Oui.

M. Portelance: Quelque chose de similaire à ce qui existe actuellement à l'aéroport?

M. Sadoff: Oui.

M. Portelance: Et admettez-vous que cela existe là aussi?

M. Sadoff: Non.

M. Friedman: J'aimerais expliquer que la limousine de l'aéroport, monsieur, va également chercher des clients à des domiciles.

M. Portelance: Oui, mais seulement à la suite d'un appel téléphonique.

M. Friedman: Oui. C'est un service différent de celui que la compagnie donne aux hôtels.

M. Portelance: Mais à l'heure actuelle, si un chauffeur de limousine se présente au Royal York, il pourrait être rappelé et rentrer à vide à l'aéroport pour bien servir ceux qui arrivent. C'est quelque chose que nous ne pouvons pas faire avec un chauffeur de taxi car vous ne pouvez pas demander à quelqu'un qui travaille à pourcentage de quitter le Royal York ou le cœur de la ville et de revenir à vide à l'aéroport.

M. Sadoff: Nous nous rendons à l'aéroport et en revenons à vide depuis dix ans, monsieur.

M. Friedman: Monsieur, depuis 10 heures, ce matin, nous n'avons pas critiqué le système de transport par limousines. Nous croyons que les limousines sont absolument nécessaires et qu'elles vont desservir l'aéroport. C'est

[Texte]

Mr. Portelance: How many cars does this company own to serve the airport, about 60?

Mr. Friedman: About 130 cars.

Mr. Portelance: What would they do if they lose that contract? Are they allowed to get a special license from metropolitan Toronto to compete with you? If every taxi driver from Toronto is allowed to go to the airport they definitely will lose part of their business and there would not be the same level of competition.

Mr. Friedman: We are not asking that they lose their franchise. This is one thing that we are not asking. We are saying, regardless of who might tender, that the Department of Transport must consider a primary transport system. If it is the airline limousines, then they must be there. We are not saying that we are going to be there; we are saying that they must be there.

Mr. Sadoff: We want to complement them.

Mr. Portelance: Yes, but it might be hard to tie up anyone the way they are tied up right now, because at the present time they are forced to be there—and they make sure they are there too because they have a contract. But I would not like to sign a contract with the government and then get only a certain amount of business.

Mr. Friedman: I cannot see it, sir. They must get the business regardless. As I explained, our obligation is to metropolitan Toronto. With the 2,000 cabs that we and others operate in metropolitan Toronto we must service the two million people there. So we are not going to go out there and take the business away from the present contract holder or whoever might tender. We are asking that when our cars go out there, and we say that there are roughly 600 a day, they be given the opportunity to stay there. But we are not saying that we can service this, or do I think that we are going to take any business away from the present or any future contract holder because, in my observation of other cities, this just does not happen.

Mr. Sadoff: Have you ever seen, first hand, and this is not in the form of criticism, people lined up waiting for transportation, taxicabs rolling up, Mounties not letting

[Interprétation]

un service de toute première nécessité; nous sommes d'accord là-dessus.

M. Portelance: Pour desservir l'aéroport, cette compagnie est propriétaire de combien de véhicules? Une soixantaine?

M. Friedman: Environ 130.

M. Portelance: Qu'est-ce que la compagnie ferait si elle perdait ce contrat? Peut-elle obtenir un permis spécial de l'agglomération de Toronto pour vous faire concurrence? Si chaque chauffeur de taxi de Toronto est autorisé à se rendre à l'aéroport, la compagnie va nettement perdre des affaires et il n'y aura pas le même degré de concurrence.

M. Friedman: Nous ne demandons pas qu'elle perde sa concession. C'est une chose que nous ne demandons pas. Nous disons que peu importe les soumissionnaires, le ministère des Transports doit envisager l'implantation d'un système de transport exclusif. S'il s'agit de limousines, il faut qu'elles y soient. Nous ne disons pas que nous y serons; nous disons qu'il faut qu'il y en ait.

M. Sadoff: Nous voulons les complémenter.

M. Portelance: Oui, mais il serait peut-être difficile de réserver exclusivement des gens, comme c'est le cas à l'heure actuelle, car présentement, ils sont forcés d'être là et ils s'assurent qu'ils y sont parce qu'ils ont un contrat. Mais je n'aimerais pas passer un contrat avec le gouvernement pour ensuite n'obtenir qu'une partie de la clientèle.

M. Friedman: Je ne vois pas bien le point, monsieur. Il faut nécessairement qu'ils aient la clientèle. Je le répète, nous sommes comptables envers l'agglomération de Toronto. Avec les 2,000 taxis que nous et d'autres exploitons dans le grand Toronto, nous devons desservir les 2 millions de personnes qui y habitent. Donc, nous n'allons pas nous rendre à l'aéroport pour enlever la clientèle du concessionnaire actuel ou d'une autre qui pourrait avoir gagné la soumission. Nous demandons que lorsque nos autos y vont, et nous disons qu'il y en a environ 600 par jour, elles puissent y rester. Nous ne disons pas que nous pourrions desservir l'aéroport seul et je ne crois pas non plus que nous allons enlever de la clientèle au concessionnaire actuel ou à un concessionnaire futur, car d'après ce que j'ai vu dans d'autres villes, cela n'arrive tout simplement pas.

M. Sadoff: Avez-vous déjà vu de vos propres yeux, monsieur, et ici je ne critique pas, des gens qui font la queue à attendre un moyen de transport, des taxis qui arrivent,

[Text]

people get into the taxicabs—"You wait here until our limousines get back."

Mr. Portelance: If that is the case, something definitely has to be done. Apparently, from what you say, very few complaints were received either in Ottawa or at the airport here.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up the line of questioning started by Mr. Portelance with respect to the quality of service that presently exists there. It has been mentioned by your group, and I think it is mentioned again in a brief which we are going to be dealing with from the Mississauga Cab Owners Association, that there is dissatisfaction with the present arrangement and yet, from the evidence made available to us by the Department of Transport resulting from a survey conducted from November 1, 1968 to October 31, 1969, there were 10 letters of complaint and three complimentary letters with respect to roughly \$4 million worth of business involving all kinds of people and many taxi drivers. I wonder if perhaps we could clear up this confusion. Is there dissatisfaction in so far as the travelling public are concerned when they arrive at the Toronto airport?

Mr. Sadoff: If, as you say, you have not had any complaints from the public, I am very much surprised. However, I think that their complaint usually goes to the taxicab company rather than to the Department of Transport. People just expect a taxicab, period, nine times out of ten to be at hand when they have a ground transportation problem. If not, they say, "Where the heck is there a taxicab around here?" I know at Diamond taxi, the one I am associated with, we get a lot of complaints from our customers, especially our charge account customers, at to why they cannot get us out at Malton airport.

Mr. Mazankowski: In other words, you are suggesting that many complaints come to your Association, or to the air terminal transport association?

Mr. Sadoff: Yes, I do not think that people would probably write to Mr. Jamieson or to Ottawa; they feel that this is a municipal problem.

Mr. Mazankowski: It seems rather strange that there would be only 10 letters of complaint out of \$4 million worth of business.

[Interpretation]

des gendarmes de la GRC qui empêchent les gens d'y monter, et vous-même qui attendez qu'une limousine revienne.

M. Portelance: Si c'est le cas, il faut évidemment faire quelque chose. Mais d'après ce que vous dites, nous avons, semble-t-il, reçu très peu de plaintes, soit à Ottawa, soit à l'aéroport ici.

Le président: M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais bien poursuivre dans la veine des questions soulevées par M. Portelance au sujet de la qualité du service tel qu'il existe à cet endroit à l'heure actuelle. Votre groupe a mentionné, et je crois que c'est aussi mentionné dans un autre mémoire de l'Association des propriétaires de taxi de Mississauga, dont nous serons saisis, qu'il y a un certain mécontentement au sujet des dispositions actuelles. Mais d'après les témoignages qu'on a eus du ministère des Transports à la suite d'une étude faite du 1^{er} novembre 1968 au 31 octobre 1969, il y a eu dix lettres de plaintes et trois de félicitations, pour un chiffre d'affaires de quelque 4 millions de dollars concernant toutes sortes de clients et nombre de chauffeurs de taxi. Je me demande si on pourrait dissiper cette confusion. Est-ce qu'il y a du mécontentement chez le public voyageur qui arrive à l'aéroport de Toronto?

M. Sadoff: Si vous prétendez ne pas avoir reçu de plaintes de la part du public, j'en suis très surpris. Mais, je crois que d'ordinaire, une plainte est formulée auprès de la compagnie de taxi et non pas auprès du ministère des Transports. Les gens s'attendent tout simplement à ce qu'un taxi soit là, neuf fois sur dix, quand ils ont un problème de transport en surface. S'il n'y a pas de taxis, ils se demandent où diable ils se trouvent. Je sais qu'à la compagnie *Diamond*, avec laquelle je suis associé, nous avons beaucoup de plaintes, surtout de la part de nos clients qui utilisent le crédit: ils demandent pourquoi on ne peut les conduire à Malton.

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous dites que nombre de plaintes sont formulées à votre Association ou à l'Association du transport à l'aéroport?

M. Sadoff: Oui. Je ne crois pas que les gens écriraient à M. Jamieson ou à Ottawa. Ils estiment qu'il s'agit là d'un problème municipal.

M. Mazankowski: Il semble plutôt étrange qu'il n'y aurait qu'une dizaine de lettres de plaintes, pour un chiffre d'affaires de 4 millions de dollars.

Texte]

Mr. Sadoff: Who submitted this, sir?

Mr. Mazankowski: This was submitted and made available to us by the Department of Transport.

Mr. Sadoff: From Mississauga taxicabs?

Mr. Mazankowski: No, no; this was made available too the members of the Committee before we commenced this study.

Mr. Friedman: There have been many letters though sent to the various newspapers in Toronto complaining about the service at the airport. Evidently the number of complaints that have gone to the newspaper has created a committee such as this? The public to their complaining either to the various newspapers or to the taxi service they use, either Diamond, Co-op Cabs, Sunnyside Taxi or any other service. Unfortunately it very rarely reaches the member of Parliament or the Minister of Transport.

Mr. Mazankowski: From what you say then, that is obvious. The present service is augmented by other taxicab companies in rush hours or in peak periods.

Mr. Sadoff: At their convenience.

Mr. Mazankowski: Are members of your association ever called to supplement service?

Mr. Sadoff: They do not call the Association directly; they call the men.

Mr. Mazankowski: But the cabs that belong to your Association do fill in?

Mr. Sadoff: Oh yes.

Mr. Mazankowski: In so far as this would contravene the by-law provisions of the Town of Mississauga, has there to your knowledge ever been any evidence of any enforcement of this law by police officials of the Town of Mississauga?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Mazankowski: In other words, they are not enforcing the by-law?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Mazankowski: In your submission you also suggest that these permits or privileges be made available to those who wish to apply and I am wondering about the over-subscription of these licences. Do you not think that it

[Interprétation]

M. Sadoff: Qui a avancé ces chiffres, monsieur?

M. Mazankowski: C'est le ministère des Transports qui nous les a communiqués.

M. Sadoff: L'Association des chauffeurs de taxi de Mississauga?

M. Mazankowski: Non. Ces chiffres ont été remis aux membres du Comité avant que nous ayons commencé notre étude.

M. Friedman: Il y a eu cependant nombre de lettres adressées aux journaux de Toronto, où l'on se plaignait du service fourni à l'aéroport. Apparemment, le nombre de plaintes qui ont été envoyées aux journaux ont suscité la création de votre Comité. Le public se plaint auprès des divers journaux, ou auprès des services de taxis qu'il emploie, que ce soit Diamond, Coop, Sunnyside Taxi ou un autre service. Malheureusement, il est très rare que la plainte atteigne le député intéressé ou même le ministre des Transports.

M. Mazankowski: Ceci est évident, d'après ce que vous venez de dire. Le service actuel est augmenté par d'autres compagnies de taxis aux heures d'affluence ou de pointe.

M. Sadoff: Selon ce qui leur convient.

M. Mazankowski: Est-ce que des membres de votre association sont appelés parfois à suppléer?

M. Sadoff: Les gens n'appellent pas l'Association directement; ils appellent les chauffeurs.

M. Mazankowski: Mais les taxis de votre association répondent aux appels, n'est-ce pas?

M. Sadoff: Oui.

M. Mazankowski: Dans la mesure où ceci pourrait contrevenir aux règlements municipaux de Mississauga, est-ce qu'on a déjà vu, pour autant que vous sachiez, ces règlements appliqués par la police municipale de Mississauga?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Mazankowski: En d'autres termes, on n'applique pas le règlement municipal?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Mazankowski: Dans votre mémoire, vous suggérez aussi que ces permis ou privilèges devraient être mis à la disposition de ceux qui veulent les demander, et je me demande s'ils n'y aurait pas trop de ces licences. Ne

[Text]

would in time grossly affect or to a degree deteriorate the service because of the number of licences issued?

Mr. Sadoff: At the end of a year or two if I find, from the operation of my own two taxi cabs, that it is not profitable for me to pay a yearly fee, then I will not renew. I think time will tell the story.

Mr. Mazankowski: But by that time you may have impinged upon the service of the company that has been providing that service to the point that its service may have deteriorated to some degree. Is that not possible?

Mr. Sadoff: I do not think so. Again there seems to be a feeling here, not only here today, but for about 10 years, that we are trying to do away with air terminal transport.

Mr. Mazankowski: You have also suggested that the stand would be supervised by a member of the Department of Transport. Would your association be prepared to install a supervisor or a dispatcher at this common taxi stand as well, to supervise or to dispatch the traffic in peak periods and also 24 hours a day?

Mr. Sadoff: I think it should be supervised 24 hours a day, peak periods or not.

Mr. Mazankowski: By a despatcher from your association?

Mr. Sadoff: I would much sooner see it under the jurisdiction of the Department of Transport.

Mr. Friedman: You see, these are things...

Mr. Mazankowski: Would the Department of Transport have the authority to call your association, or call your members? Let us suppose there were 20 people waiting for a cab and there were no cabs there.

Mr. Sadoff: If he called us we would be silly...

Mr. Mazankowski: Yes, but would he have authority to call you?

Mr. Sadoff: It would be to our advantage.

Mr. Mazankowski: Yes, but would he have authority? Would it not be your job to have someone there?

Mr. Sadoff: I think you are using the wrong word when you say "authority". It would be

[Interpretation]

croyez-vous pas qu'à la longue ceci pourrait toucher considérablement ou détériorer jusqu'à un certain point le service, en raison du nombre de permis délivrés?

M. Sadoff: Après un an ou deux, si je trouve que pour mes deux taxis il n'est pas rentable que je verse un droit annuel, je ne renouvellerai pas mon permis. Je pense que c'est à la longue qu'on verra.

M. Mazankowski: Mais d'ici ce temps-là, vous aurez peut-être nui à la compagnie qui assure le service, au point que son service s'en sera peut-être détérioré dans une certaine mesure. N'est-ce pas une possibilité?

M. Sadoff: Je ne pense pas. Encore une fois, on semble croire ici, non seulement aujourd'hui mais encore depuis dix ans, que nous essayons d'éliminer le service de transport de l'aérogare.

M. Mazankowski: Vous avez suggéré aussi que le poste soit surveillé par un employé du ministère des Transports. Est-ce que votre association serait prête à poster aussi un surveillant et un répartiteur à ce poste commun de taxi, pour surveiller ou expédier les voitures aux heures d'affluence et aussi 24 heures sur 24?

M. Sadoff: Je crois que le poste devrait être surveillé 24 heures sur 24, qu'il s'agisse ou non des heures d'affluence.

M. Mazankowski: Par un répartiteur de votre association?

M. Sadoff: Je préférerais que cela relève du ministère des Transports.

M. Friedman: Ce sont là des choses, voyez-vous...

M. Mazankowski: Est-ce que le ministère des Transports aurait l'autorité voulue pour appeler votre association ou des membres de votre Association? Supposons qu'il y ait vingt personnes qui attendent des taxis alors qu'il n'y a aucun taxi?

M. Sadoff: Si on nous appelait, nous serions stupides...

M. Mazankowski: Oui, mais est-ce qu'il aurait l'autorité de vous appeler?

M. Sadoff: Ce serait à notre avantage.

M. Mazankowski: Oui, mais serait-il autorisé à le faire? Est-ce que ce ne serait pas à vous de voir qu'il y ait quelqu'un là?

M. Sadoff: Je crois que le mot «autorité» est peut-être mal choisie. Ce serait à l'avant-

[Texte]

to everyone's advantage to see that the people who are waiting get service.

Mr. Mazankowski: Well, at the present time it is not handled in that manner. It is the duty of the transportation company to despatch and to move the people out of the airport efficiently with the minimum of delay.

Mr. Sadoff: I also suggest in my brief that you set the standards, and I repeat myself, please set them high.

Mr. Friedman: Sir, if I may, these standards have been set up by this present tender, and I date back when nobody wanted to go out to Malton Airport. Mr. Carter had this, and very few cabs went out there, only a few in Toronto. Of course, we progressed to a position where the present tender is doing a reasonably good job. I say to you, sir, that if cabs were allowed to go in there, obviously the first month there would be trials and tribulations, but as we progressed, we would be able to police it, whether it would be the Department of Transport or ourselves. We would find ways and means of being able to police this after we were in there for a period of time. And to answer these questions—to me it is an impossible situation because we would just have to go there and see what we can do.

Mr. Mazankowski: Well, it seems to me that in order to create an orderly movement of automobiles and people, you would have to have a despatcher of some kind. I think the air terminal at present has something in the order of 25 despatchers.

Mr. Friedman: Their prime business is to despatch, to bring people to the airport and despatch. This is all they do. For example, in our company we have 30 people answering phones and despatching over a 24-hour period because this is our business. Again, I repeat, the cab industry is going to be the secondary transportation out there and I do not think that we will need the same type of policing as the air terminal has today.

Mr. Mazankowski: That is fine.

Mr. Cameron: Could I make an addition to that? The public transportation body here in Toronto—the TTC—are operating out of the airport now. They are a supplementary form of transportation out there, and the public has no trouble finding the buses on their own.

[Interprétation]

tage de tout le monde d'assurer que les gens qui attendent obtiennent un service de transport.

M. Mazankowski: A l'heure actuelle, ce n'est pas la façon de procéder. C'est le devoir de la compagnie de transport d'expédier le trafic de façon efficace vers l'extérieur de l'aéroport et avec le moins de retard possible.

M. Sadoff: Je suggère aussi dans mon mémoire que vous établissiez des normes, et, je le répète, que vos normes soient élevées.

M. Friedman: Si vous me permettez, monsieur, ces normes ont été établies par le concessionnaire actuel, et je remonte au moment où personne ne voulait faire le service à l'aéroport de Malton. C'est M. Carter qui avait la concession, et très peu de taxis se rendaient de Toronto à l'aéroport. Évidemment, la situation a changé et maintenant le soumissionnaire actuel donne un assez bon service. Et je vous affirme, monsieur, que si les taxis avaient la permission de s'y rendre, évidemment, le premier mois, il y aurait certaines difficultés, mais au fur et à mesure que la situation progresserait, nous pourrions la surveiller, que ce soit le ministère, ou nous-mêmes. Nous trouverions le moyen de surveiller l'affaire, une fois engagés dedans pendant un certain temps. Et pour répondre à ces questions, je dirai que selon moi, c'est une situation tout à fait hypothétique car il faudrait que nous soyons dans le bain pour voir ce que nous pouvons faire.

M. Mazankowski: A mon sens, pour qu'il y ait un déplacement assez ordonné de véhicules et de personnes, il faudrait un répartiteur. Je pense qu'à l'heure actuelle, il y a quelque chose comme 25 répartiteurs à l'aérogare.

M. Friedman: Leur travail principal, c'est d'amener les gens à l'aéroport et de répartir la clientèle. C'est tout ce qu'ils font. Par exemple, dans notre compagnie, nous avons 30 personnes qui répondent au téléphone et qui font la répartition, et le service dure 24 heures sur 24, car c'est notre commerce. Encore une fois, je le répète, l'industrie du taxi sera le deuxième mode de transport à cet endroit et je ne crois pas que nous aurons besoin du même genre de surveillance, à l'aérogare, qu'à l'heure actuelle.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Cameron: Je voudrais ajouter quelque chose. La société de transport public urbain, ici à Toronto, la TTC, va jusqu'à l'aéroport actuellement. Il s'agit d'un mode supplémentaire de transport vers cet endroit et le public n'a aucune difficulté à trouver des autobus

[Text]

I think the same situation would arise with cabs, as with all cab stands located in this city or any other city. People find them by themselves. This would eliminate the mechanics of having a despatcher.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Sadoff, from the beginning it seems that you have based your case entirely on the judgment of the Supreme Court of Canada. You have submitted a copy of their judgment without submitting what the real case was all about in the first place, what the real charges were. Also, your pretext is that the Department of Transport has the right to licence taxis, and then from here on you are building up your case. Personally I think that the two bases on which you are building your case are very doubtful. This is my opinion.

First of all, I do not think that the Department of Transport has the right to licence taxis. You have a municipality to do that. They also do not licence trucks or cars or things like that in municipalities. And, secondly, the judgment that you are talking about has something to do with municipal bylaws. You seem to reject the municipal bylaws of Mississauga, and you feel that your taxis can go right into the airport and operate without them having any jurisdiction over you.

Let us presume that you were wrong. What then would be your move? Because you presume that you are right, you are working in one direction only, and then you reject completely any other type of question or suggestion such as the direct line, the direct telephone, because you are basing your case on the hope that you are right in your assumption of the judgment, and also that the Department of Transport has the right to licence taxis and allow you in there.

Suppose now that you are wrong. What objection would you have to your Metropolitan taxis having the right to have a stand somewhere close to the airport but not on airport land, in the territory of the metropolitan government, with a direct-line telephone to your taxi company? In other words, each firm can have their own line. So could the Municipality of Mississauga or any other municipality. Any of their taxi companies could have a direct line. In other words, the air passenger would have the privilege and

[Interpretation]

tout seul. Je crois que la même situation se présentera avec les taxis, tout comme pour tous les postes de taxis situés dans la ville ou dans toute autre ville. Les gens les trouvent tout seul. Cela éliminerait les dispositifs qu'exige la présence d'un expéditeur.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Sadoff, depuis le début il semble que vous ayez fondé votre cause uniquement sur le jugement rendu par la Cour Suprême du Canada et dont vous avez présenté une copie ce matin. Vous l'avez fait sans nous dire ce dont il s'agissait vraiment au tout début, ni quelles étaient les accusations. Et aussi vous prétendez que le ministère des Transports a le droit de donner des permis aux taxis et c'est là-dessus que vous édifiez votre cause. Je crois pour ma part que les deux fondements de votre cause sont très douteux. Du moins, c'est mon opinion.

Premièrement, je ne crois pas que le ministère des Transports ait le droit de délivrer des permis pour les taxis; ce sont les municipalités qui le font. Le ministère ne délivre pas non plus des permis pour les camions, les voitures, ou les véhicules de ce genre dans les municipalités. Et deuxièmement, la décision dont vous parlez à quelque chose à voir avec les règlements municipaux. Vous semblez rejeter les règlements de la municipalité de Mississauga, et selon vous, vos taxis peuvent se rendre jusqu'à l'aéroport et y faire commerce sans que la municipalité ait autorité sur vous. Mais supposons que vous vous trompiez. Qu'est-ce que vous feriez alors? Parce que vous présumez avoir raison, vous allez dans un sens seulement puis vous rejetez entièrement tout autre genre de question ou de suggestion comme, par exemple, la ligne téléphonique directe, parce que vous vous fondez uniquement sur l'espoir que vous ayez raison dans votre façon de comprendre le jugement et aussi sur le fait que le ministère des Transports a le droit de délivrer des permis pour les taxis et vous permette d'y aller.

Supposons maintenant que vous fassiez erreur. Quelle serait votre objection à ce que les taxis de l'agglomération métropolitaine de Toronto aient le droit d'avoir un poste tout près de l'aéroport, sans être sur le terrain propre de l'aéroport, mais dans le territoire du gouvernement métropolitain, et une ligne de téléphone directe rejoignant votre compagnie? En d'autres termes, chaque compagnie pourrait avoir sa propre ligne. La municipalité de Mississauga pourrait en avoir une aussi, ou toute autre municipalité, de même

[Texte]

the right to either use the service that is here today or phone his own taxi driver if he wishes. It would be faster than looking through a telephone book.

Mr. Sadoff: I am sorry if I have given you the impression that I am rejecting any offers. I am not. I am here to listen. As far as a direct line is concerned, I will give you an example. What good would a direct line do you if you were waiting a streetcar at Queen and Yonge and there was a telephone there to the company—the TTC—at Bathurst and Dupont? Taxicabs are there to either do a job or not do a job.

Visualize this. You come out of Malton Airport and you see a telephone for the Diamond Taxi of for Co-op, which has an office down at the heart of the city. You pick up the telephone. They might have a taxicab four miles away; they might have a taxicab 14 miles away. A Jumbo Jet has just landed. Your name is Mr. Green, or whatever the case may be. We send a car out for Mr. Green and there are 30 people waiting. All of a sudden there are 30 Mr. Greens at the airport. This is the point I am trying to make. A taxicab is convenient where you step out of a dry entrance into a dry taxicab, but if you have to take your baggage and start looking for, two, three or four miles up the street for a taxi driver, he might as well not be there at all.

Mr. Rock: Mr. Sadoff, in that case it seems you want things only one way, and that is your way. For instance, you were asked whether, if you would be able to go into the airport, the limousine service should not also have the same right to have taxis and run the same business as you over here, and immediately you said no. This means that you would like to supplement their service—complement their service, I should say—by being able to compete with them, but you do not want them to compete with you. I cannot understand your thinking in this way.

Mr. Sadoff: I am sorry, sir, you are wrong.

Mr. Rock: Well, this is the impression I got.

Mr. Sadoff: They are doing taxicab service in Toronto without a licence. You can call them at their office and they will come and

[Interprétation]

que toute autre compagnie de taxis. En d'autres termes, le voyageur aurait le privilège et le droit soit d'employer les services qui existent à l'heure actuelle, soit de téléphoner à son propre chauffeur de taxi s'il le désire. Ce serait plus rapide que de chercher dans l'annuaire téléphonique.

M. Sadoff: Je m'excuse si je vous ai donné l'impression que je rejetais toute suggestion: ce n'est pas le cas. Je suis ici pour écouter. Pour ce qui est de la ligne directe, je vais vous donner un exemple. A quoi vous servirait une ligne directe si vous attendiez un autobus au carrefour de Queen et Yonge et qu'il y aurait là un téléphone pour rejoindre la compagnie, la TTC, au carrefour de Bathurst et DuPont? Les taxis sont là ou bien pour donner un service ou bien pour n'en pas donner.

Voyez bien: vous sortez de l'aéroport Malton, et vous avez un téléphone pour la Diamond ou la Co-Op, dont le bureau est au cœur de la ville. Vous décrochez le récepteur; la compagnie a peut-être un taxi à 4 milles de là, ou bien à 14 milles aussi. Il y a un réacté «Jumbo» qui vient d'atterrir. Vous vous appelez M. Greene ou peu importe. Nous envoyons un taxi pour M. Greene et, il y a une trentaine de personnes qui attendent. Tout d'un coup, il y a 30 M. Greene à l'aéroport. C'est le point que j'essaie de montrer. Un taxi est bon à condition que vous sortiez directement d'une entrée et montiez dans le taxi, mais s'il vous faut prendre vos bagages et commencer à regarder à 2, 3, 4 milles pour essayer de trouver un taxi, mieux vaut ne pas en avoir du tout.

M. Rock: Dans ce cas-là, monsieur Sadoff, il semble que vous voulez que les choses se passent juste d'une façon, la vôtre. Par exemple, on vous a demandé, dans le cas où vous auriez la permission d'aller à l'aéroport, le service de limousines ne devrait pas aussi jouir du même droit d'y avoir des taxis et d'y exploiter le même commerce que vous, et immédiatement vous avez répondu non. Ce qui veut dire que vous voudriez suppléer à leur service, compléter ce service, devrais-je dire, en pouvant lui faire concurrence, mais vous ne voulez pas qu'il vous fasse concurrence. Je ne comprends pas votre raisonnement à cet égard.

M. Sadoff: Je m'excuse, monsieur, mais vous vous trompez.

M. Rock: C'est l'impression que j'ai eue.

M. Sadoff: Le service-limousine fait du taxi à Toronto sans permis. Vous pouvez lui téléphoner à son bureau et l'on viendra vous

[Text]

pick you up like a taxicab will. They are doing this now. I cannot do what they are doing at the airport.

Mr. Rock: Oh, yes. You can go into the airport. You can. You said so yourself.

Mr. Sadoff: Yes, to the airport.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Sadoff: But I cannot pick up at the airport. They can go both ways and get paid both ways; we cannot.

Mr. Rock: If you phone them. This is exactly a good example. In other words, here is a man that has telephoned. He will phone that service. He will wait at home. He is willing to wait at home for that service to come here, rather than take a taxi around the corner, and you seem to sort of bring out the worst of things. If you have a stand outside the airport, it is going to be so far away in the middle of town, and nobody is going to wait that long. How close is the territory, the closest part of the territory of the Metropolitan area to the Airport? I guess that is out to Etobicoke?

Mr. Sadoff: I believe it is three miles; approximately three miles from the border of Metropolitan Toronto to the Airport.

Mr. Rock: Right. You are in about the same situation as the City of Montreal. In other words, if they would have a direct-line service at the airport in Montreal, even the Montreal taxi firms would be able, around three miles away from the airport, to have a taxi stand. If anyone would phone them rather than use the service that there is there, they would be able to do so, if they had that privilege, if they would have the right to have a direct line. How long does it take a taxi to drive three miles?

Mr. Sadoff: Sometimes it can take you five minutes; sometimes it can take you an hour.

Mr. Rock: Well, I know. But you are already assuming that the worst is always to happen. Always there is a big storm, there is a big accident, as if this is something that is happening all the time in Toronto. In normal times, it is going to take how long, five minutes, three minutes, two minutes?

Mr. Sadoff: If there is a cab parked three miles from the area?

Mr. Rock: Wait a minute now. You see, I am saying, if we had a direct telephone ser-

[Interpretation]

chercher tout comme un taxi le fait. Cela se fait à l'heure actuelle, mais je ne puis pas faire ce qu'il fait à l'aéroport.

M. Rock: Oui vous le pouvez. Vous pouvez aller à l'aéroport. Vous l'avez dit vous-même.

M. Sadoff: Oui à l'aéroport.

M. Rock: Oui.

M. Sadoff: Mais je ne peux pas prendre des voyageurs à l'aéroport. Le service-limousine peut prendre des clients dans les deux sens et se faire payer dans les deux sens, mais nous ne le pouvons pas.

M. Rock: Et si vous leur téléphonez. C'est un excellent exemple. En d'autres mots, quel qu'un téléphone à ce service. Il attend à la maison. Il consent à attendre à la maison pour avoir ce service, qui ira le recueillir plutôt que de prendre un taxi qui se trouve au coin de la rue. Et vous semblez, plus ou moins, faire ressortir le pire côté des choses que si vous avez un poste près de l'aéroport, il sera tellement loin en ville que personne n'attendra si longtemps. Quelle est la distance en cause? Où se trouve le point du grand Toronto qui soit le plus près de l'aéroport? Je pense que c'est à Etobicoke, n'est-ce pas?

M. Sadoff: Je pense qu'il y a environ 3 milles de la limite du grand Toronto à l'aéroport.

M. Rock: C'est juste. Vous vous trouvez à peu près dans la même situation que la ville de Montréal. En d'autres mots, s'il y avait une ligne directe de téléphone à l'aéroport de Montréal, même les compagnies de taxi de Montréal pourraient, dans un rayon de 3 milles de l'aéroport, avoir un poste de taxi. Si quelqu'un leur téléphonait plutôt que d'utiliser le service qui s'y trouve, les taxis pourraient venir, s'ils avaient ce privilège, s'ils avaient le droit d'avoir une ligne directe. Combien de temps faut-il à un taxi pour franchir 3 milles?

M. Sadoff: Il faut parfois 5 minutes, parfois une heure.

M. Rock: Je sais. Mais, vous concluez déjà que le pire arrive toujours. Il y aura toujours une grande tempête, un gros accident, comme si cela se produisait toujours à Toronto. Combien faudra-t-il de temps d'ordinaire? Trois, cinq, dix minutes?

M. Sadoff: S'il y a un taxi à 3 milles?

M. Rock: Un instant. Je dis que s'il y avait une ligne téléphonique directe pour toutes les

[Texte]

ce line, for all taxi companies who wished have one, they would be able to put a stand up anywhere, and close to the airport within their own jurisdiction. Then you are within the law to be called over there at any time, if you can get that direct line at the airport.

Mr. Sadoff: A direct line...

Mr. Rock: And right, now, you are not allowed, also.

Mr. Sadoff: A direct line is not the answer, is it?

Mr. Rock: To you, it is not the answer.

Mr. Sadoff: To me, I see taxicabs, as any other product which is sold to the public. I can walk into a supermarket and maybe corn flakes, the last thing on my mind, but there is a big enough display of corn flakes in the store, I could pick up a box of corn flakes. And taxi-taxicabs, too, have to display themselves to be sold. If I am waiting at the airport, and I am prejudiced against taxis, I am a stubborn type, I am going to sit here and wait for the Air Terminal Transport. But it is blowing, and it is blowing outside, and there are four taxicabs sitting over there with their motors running, and maybe it is a warmer in there than it is out here, I might be sold on a taxicab. That is the way taxicabs are sold, by displaying themselves.

Mr. Rock: Right. Mr. Sadoff, I will not continue on the same line. How many of your taxi owners, as chaffeurs, have other full-time employment, in other industries?

Mr. Sadoff: It is difficult for me to answer that, sir. There are a lot of part-time drivers in the industry, but an exact figure, I am afraid you will have to ask the gentleman from the Metropolitan Licensing Commission.

Mr. Rock: So, when you say there is a lot, that means that there is a lot that do not depend for their livelihood on the taxi business, but actually on some other full-time employment that they have.

Mr. Sadoff: That is right sir.

Mr. Rock: My last question. In all the companies that you represent, how many of them operate concessions in certain areas in Toronto?

Mr. Forrestall: Careful of that word, Raymond.

[Interprétation]

compagnies de taxis qui désireraient en avoir une, elles pourraient établir un poste n'importe où près de l'aéroport, dans le territoire dont elles relèvent. Il serait alors légal d'être appelé à l'aéroport, n'importe quand, s'il existait une telle ligne à l'aéroport.

M. Sadoff: Une ligne directe...

M. Rock: Et actuellement, on ne permet pas qu'il y ait une ligne directe.

M. Sadoff: La ligne directe n'est pas la solution, monsieur.

M. Rock: Pour vous, ce ne l'est pas.

M. Sadoff: Moi je vois les taxis comme tout autre produit vendu au public. Je peux me rendre dans une épicerie géante, et y voir peut-être du Corn Flakes, la dernière chose que j'ai en tête. Cependant, si l'étalage est suffisamment voyant, j'en prendrai peut-être une boîte. Même chose pour les taxis. Il faut qu'ils se mettent en évidence pour vendre leur produit. Si j'attends à l'aéroport et que j'ai des préjugés à l'égard des taxis, étant d'un tempérament entêté, je vais rester là et attendre un véhicule du service de transport de l'aérogare. Mais s'il neige, que le vent souffle dehors, qu'il y a 4 taxis avec leur moteur en marche, et qu'il fait peut-être plus chaud dedans que dehors, on me vendra peut-être le service. C'est ainsi que les taxis vendent leur service, en étalant leur marchandise.

M. Rock: Bien, monsieur Sadoff, je vais laisser cet ordre de questions. Combien de vos propriétaires de taxis, en tant que chauffeur, ont un emploi à plein temps dans d'autres industries?

M. Sadoff: Il ne m'est pas facile de répondre, monsieur. Il y a bon nombre de chauffeurs à temps partiel au sein de l'industrie, mais pour un chiffre exact, vous devrez demander au représentant de la Commission métropolitaine qui accorde les permis.

M. Rock: Donc, quand vous dites qu'il y en a beaucoup cela signifie qu'il y en a bon nombre qui ne gagnent pas leur vie par le commerce du taxi, mais qui la gagnent en fait par un autre emploi à plein temps.

M. Sadoff: C'est juste, monsieur.

M. Rock: Une dernière question. Pour toutes les compagnies de taxis que vous représentez, combien d'entre elles ont des concessions dans certaines zones de Toronto?

M. Forrestall: Attention à ce mot, Raymond.

[Text]

Mr. Sadoff: Private concessions?

Mr. Rock: Yes. In other words, they have the right to go to this station, or to this football field, and no one else, or to this hotel, and no one else; you know, have their parking lot there.

Mr. Sadoff: I will take a guess. About 20.

Mr. Rock: About 20, but there are concessions like that, then?

Mr. Sadoff: Twenty out of 220, sir. There are approximately 200 or better, public cab stands in the City; about 20 are places where you just cannot park and you have to get off the street.

Mr. Friedman: We feel that concessions are wrong sir. And we feel that, if it were possible, we would do away with all of them.

Mr. Rock: Okay.

Mr. Sadoff: We are not decided even among ourselves...

Mr. Friedman: Within our own organization...

The Chairman: One at a time please.

Mr. Friedman: I am sorry, sir.

Mr. Sadoff: It is an evil we have been living with because we cannot get parking space at all the hotels, and the prominent corners, which we would like to.

The Chairman: Mr. Walker.

Mr. Walker: Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate this courtesy. I am not a member of the Committee, and I am not a member of Parliament from Toronto; I am a member from York Centre.

An hon. Member: That makes it better.

Mr. Walker: I thought, Mr. Chairman...

The Chairman: Order, please.

Mr. Walker: I have a few questions; but I wonder if I first might say a few words. I have some difficulty sitting here, and I have to keep reminding myself, as I sit here, that this is not an investigation of the taxicab industry. I do not think it is an investigation of the Airline Limousine Service. It seems to me, and Philip Givens mentioned this a little while ago, this is an investigation into the

[Interpretation]

M. Sadoff: A l'échelle privée?

M. Rock: Oui. Autrement dit, des compagnies qui ont le droit d'aller à tel poste, à tel champ de football et à aucun autre, à tel hôtel et à aucun autre; vous savez, des compagnies qui y ont une aire de stationnement.

M. Sadoff: Je vais essayer de deviner. Approximativement 20...

M. Rock: Environ 20, donc de telles concessions existent?

M. Sadoff: 20 sur 220, monsieur. Il y a environ 200 postes publics de taxis dans la ville. Je dirais qu'environ 20 de ces postes sont à des endroits où vous ne pouvez simplement pas stationner. Il vous faut quitter la rue.

M. Friedman: A votre avis, le système de concessions est mauvais, monsieur, et si c'était possible, on devrait s'en débarrasser complètement.

M. Rock: Très bien.

M. Sadoff: Nous sommes indécis même entre nous...

M. Friedman: Dans votre propre organisation...

Le président: Un à la fois, s'il vous plaît.

M. Friedman: Je regrette, monsieur.

M. Sadoff: C'est un mal que nous endurons car nous ne pouvons pas avoir des aires de stationnement à tous les hôtels et à tous les carrefours importants, ce que nous aimerions avoir.

Le président: Monsieur Walker...

M. Walker: Merci beaucoup monsieur le président. J'apprécie beaucoup votre geste. Je ne suis pas membre du Comité et je ne suis pas député de Toronto, mais plutôt de York-Centre.

Une voix: C'est mieux.

M. Walker: J'ai pensé, monsieur le président...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Walker: J'aurais quelques questions à poser, mais au début, est-ce que je pourrais dire quelques mots? J'éprouve quelques difficultés à siéger ici et je dois toujours me rappeler, quand je suis ici, que nous ne menons pas là une enquête sur l'industrie du taxi. Je ne crois pas que ce soit une enquête sur le service de limousines à l'aéroport. Je crois plutôt, et M. Philip Givens l'a mentionné, il y

[Texte]

ground transportation at airports across Canada.

I have the feeling that we are concentrating, and I would hate to have the hearings and this way, purely on a particular problem at this particular time, at one airport in the City of Toronto, rather than wondering what the ground transportation problems are going to be at Toronto International, or another airport that is built, five years from now. I would hope that any recommendation that the Committee makes to the government will not be based simply on what appears to be a difference of opinion, or a quarrel, or an argument, between the taxicab industry and the City of Toronto, and the Airline Limousine Service that is operating out at the airport.

Surely, when we are thinking about the future and the Airline Limousine Service which have not presented their brief yet, it does not take much imagination to know, that in terms of alternate transportation to what we have now, this is right. Surely we will be thinking, possibly about STOL aircraft, about helicopters, about monorails, hovercraft; I do not know what is out there in the future, but I am darned sure that these are the alternative types of facilities that the people, in this case, in the Metropolitan area of Toronto, are going to need.

This is what the Airport itself is going to need, so I would hope that the Committee will not just end up arbitrating a dispute, if you will, between the Limousine Service and the taxicab service, but try to solve the problem that has been in the making for 10 years.

My concern, and I must preclude my remarks with this, the Limousine Service, at Toronto International Airport, run a good show. They are clean. Their drivers are courteous. This has all been said, and in fairness to the people who are representing the taxicab industry, they have been stressing this. They have also been stressing the fact that they have not the least wish, because they have not the facilities, or the tight organization to replace the primary contractor, or the primary tender, whose job is to move people in and out of the Toronto International Airport.

For the next 90 seconds, I simply want to speak, not for the taxicab people, and not for the Limousine Service, but for the air traveller, and the majority of them are coming in and out of the City of Toronto, and they are Torontonians and Metro-Torontonians. I want to speak for the people who fly through the

[Interprétation]

à quelque temps, qu'il s'agit plutôt d'une enquête sur les modes de transport en surface pour les différents aéroports du Canada.

Je suis d'avis que nous nous concentrons plutôt, et je n'aimerais pas que les audiences se terminent ainsi, sur un problème particulier, qui se pose à ce moment-ci à un aéroport de la ville de Toronto, plutôt que de nous demander ce que seront les problèmes du transport au sol à l'aéroport international de Toronto ou à une autre aérogare qui sera aménagée dans cinq ans d'ici. Mais j'ose espérer que toutes les recommandations que le Comité fera au gouvernement ne seront pas fondées simplement sur ce qui semble être une divergence d'opinions, un différend ou une discussion entre l'industrie du taxi, la ville de Toronto et le service des limousines qui fonctionne déjà à l'aéroport.

Sûrement, lorsque nous songeons à l'avenir, et au service de limousines, qui n'a pas encore présenté son mémoire, il ne faut pas tellement d'imagination pour se rendre compte que pour ce qui est des autres possibilités de transport que celles que nous avons maintenant, sûrement qu'on songera peut-être aux avions STOL, aux hélicoptères, aux monorails, aux aéroglisseurs. J'ignore ce que l'avenir nous réserve, mais je suis sûr que ce sont là les solutions de rechange, les autres possibilités dont les gens, dans ce cas-ci pour la région métropolitaine de Toronto, auront besoin.

C'est ce dont l'aéroport lui-même aura besoin. J'ose donc espérer que le Comité ne s'en tiendra pas simplement à arbitrer un différend entre le service de taxis et le service de limousines mais qu'il essaiera de résoudre le problème qui se pose depuis 10 ans.

Voilà ma préoccupation, et je dois terminer mes observations ainsi: le service de limousines à l'aéroport international de Toronto est bon. Les voitures sont propres, les chauffeurs sont courtois. Tout cela a été dit, et en toute honnêteté pour ceux qui représentent le commerce du taxi, eux aussi ont insisté sur ce point. Ils ont aussi souligné qu'ils ne désirent pas le moins du monde, parce qu'ils n'ont pas les facilités voulues ni le genre d'organisation qu'il faut, remplacer l'entrepreneur principal qui a pour fonction de transporter les voyageurs de et vers l'aéroport international de Toronto.

Durant les 90 prochaines secondes, je voudrais simplement parler non pour les opérateurs de taxis, non pour le service de limousines, mais pour les voyageurs aériens, dont la majorité viennent de l'agglomération torontoise. Je veux parler au nom de ces personnes qui volent à 450 milles à l'heure. Nous allons

[Text]

air 450 miles an hour. We get from Ottawa to Toronto in 50 minutes and, if it is a criticism, it will have to be accepted, sometimes you wait for 25 minutes, at this end, to get to your home.

This is what I am talking about. Let us open up our minds to the major responsibility of any ground transportation, and that is to get people as quickly as possible, where they want to go. I had a little note sent up to me, there is somebody in the audience, a commercial traveller. He said: "Everyone here is being heard, except the commercial traveller." He said: "I made 127 trips out of Malton in 1969, can I be heard?"

I do not know whether he can be heard at this Committee, Mr. Chairman.

Mr. Horner: You cut your speech short and we can hear him any time.

Mr. Walker: But, I would think...

An hon. Member: Let him take your time.

The Chairman: If you take your 10 minutes to make a speech, you will not be allowed to ask questions, Mr. Walker.

Mr. Walker: It is all right. No. But all I am suggesting is that after the experts, and the pros and cons about the Limousine Service, and the taxi service, are heard I think we should hear that ..

The Chairman: If somebody would tell the gentleman that, if he wants to sit and wait, he will be heard.

Mr. Walker: All right. In the meantime my time is running out. I just want to ask this one question. Did you say that, periodically, that cabs are called in at the present time, who calls you in?

Mr. Sadoff: The starter at the Air Terminal Transport.

Mr. Walker: Who employs the starter?

Mr. Sadoff: Air Terminal Transport.

Mr. Walker: Air Terminal Transport. Have your calls increased in the last six months compared with a year ago? Are you being used more now?

Mr. Sadoff: They are constantly increasing.

Mr. Walker: More now?

Mr. Sadoff: Yes.

[Interpretation]

d'Ottawa à Toronto en 50 minutes, et si c'est une critique il faudrait l'accepter comme telle: eh bien, à l'occasion, on attend 25 minutes à Ottawa avant de pouvoir rentrer chez soi.

Voilà ce que je veux dire. Éveillons-nous un peu à la fonction majeure de tout service de transport au sol, qui est d'amener les gens le plus vite possible où ils veulent aller. Il y a quelqu'un dans l'auditoire, un voyageur de commerce, qui m'a envoyé une petite note où il disait: «J'ai fait 127 voyages depuis Malton en 1969. Puis-je parler?»

Je ne sais pas si on peut le lui permettre ici, monsieur le président.

M. Horner: Abréger votre discours et nous pourrions lui donner la parole n'importe quand.

M. Walker: Mais je pense...

Une voix: Qu'il prenne votre temps de parole!

Le président: Si vous prenez vos dix minutes pour parler, vous n'aurez pas la permission de poser des questions, monsieur Walker.

M. Walker: Très bien. Mais tout ce que je propose c'est que, après avoir entendu les spécialistes, le pour et le contre du service de limousines et du service de taxis, je crois qu'on devrait entendre ce...

Le président: Que quelqu'un dise à l'intéressé que s'il veut bien attendre, il pourra parler.

M. Walker: Très bien. Entretemps, mon temps de parole est sur le point d'expirer. Je veux simplement poser une question. Est-ce que vous avez dit qu'à intervalle régulier, des taxis sont convoqués à l'heure actuelle? Qui vous téléphone de venir?

M. Sadoff: Le répartiteur de la société Air Terminal Transport.

M. Walker: Qui emploie le répartiteur?

M. Sadoff: La société Air Terminal Transport.

M. Walker: La société Air Terminal Transport. La fréquence des appels a-t-elle augmenté depuis six mois, par rapport à il y a un an? Est-ce qu'on vous emploie plus actuellement?

M. Sadoff: De plus en plus.

M. Walker: De plus en plus actuellement?

M. Sadoff: Oui.

[Texte]

Mr. Walker: I had the impression that this was happening. I hope I can be here when the primary contractors are here. If this is so, the monopoly franchise is indeed voluntarily broken periodically, right now.

Mr. Sadoff: That is right.

Mr. Walker: What you are asking, then, is to have this regularized in some manner so that you do not have to just wait to be called in on prospect.

Mr. Sadoff: Do not go in on pot luck.

Mr. Walker: All right. My last point, and then I suppose my ten minutes will be up.

One of the things that bothers me very, very much—and I make this comment to the committee as some of you may feel the same way—is to see the Royal Canadian Mounted police policing this contract as part of their duties. I do not know who is to blame. I resume that the federal government has agreed to it. I think it is a very degrading thing to have the Royal Canadian Mounted police in the position where they are issuing tickets and having to tell people: "I am sorry you cannot get in that cab"; or: "Keep your cab going". This has happened I know. It happened to a former finance minister but I want to tell you he stayed in the cab though he may only have been because...

Mr. Horner: He did not stay in the Cabinet, though.

Mr. Weatherhead: You cannot win them all.

Mr. Walker: These two incidents bear no relationship to one another.

Mr. Chairman, this is all tied up with the problem you are discussing here today. The use of the RCMP to issue tickets—frankly to police a contract—is, I think, not right. We should not have the national police force doing that sort of job. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Guay from Quebec.

Mr. Guay (Levis): No questions.

The Chairman: No questions, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Sadoff, item number 1 of your brief refers to the inclusion

[Interprétation]

M. Walker: J'avais l'impression que c'était bien ce qui se produisait. J'espère pouvoir être ici lorsque l'entrepreneur principal sera ici. Si tel est le cas, la concession exclusive est volontairement brisée de temps en temps, à l'heure actuelle.

M. Sadoff: C'est exact.

M. Walker: Ce que vous demandez donc c'est qu'on régularise cette situation d'une façon telle que vous n'ayez pas simplement à attendre qu'on vous téléphone lorsque des clients se présentent.

M. Sadoff: Au petit bonheur.

M. Walker: Très bien. Un dernier point, et je pense qu'après, mes dix minutes seront écoulées. Une des choses qui, et je livre ce commentaire au Comité parce que certains d'entre vous sont peut-être du même avis, me préoccupent vraiment. C'est de voir que la Gendarmerie royale du Canada fait respecter ce contrat à titre de travail régulier. Je ne sais pas qui est à blâmer ici. J'imagine que le gouvernement fédéral est d'accord. Je pense qu'il est très dégradant de mettre la Gendarmerie royale du Canada dans la situation où elle a à délivrer des billets de contravention et à dire aux gens: «Nous nous excusons mais vous ne pouvez pas prendre ce taxi, ou: «Faites partir votre taxi». Cela s'est produit, je le sais. Cela est arrivé à un ex-ministre des Finances, mais je tiens à vous dire qu'il est resté dans le taxi, bien que cela ait pu être simplement parce que...

M. Horner: Il n'est pas resté dans le cabinet, cependant.

M. Weatherhead: On ne peut gagner toujours.

M. Walker: Ces incidents n'ont aucun rapport entre eux.

Monsieur le président, tout cela se rattache au problème dont vous discutez ici aujourd'hui. Que l'on se serve de la Gendarmerie, pour délivrer des billets de contravention—à vrai dire, pour faire appliquer un contrat—voilà qui n'est pas juste, je crois. On ne devrait pas obliger notre gendarmerie nationale à remplir une telle fonction. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Guay, de Québec.

M. Guay (Lévis): Aucune question.

Le président: Aucunes questions, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Dans votre mémoire, monsieur Sadoff, vous parlez, à l'ar-

[Text]

of metered taxi-cabs. Would this do away with the flat rate cab that you have now?

Mr. Sadoff: I mentioned the metered taxi-cab only to show a difference from the present sedan service. Do away with the flat rates? That is not for me to say.

Mr. Turner (London East): Are you going to run two services, a flat rate cab and a metered cab, if you had the right to go into this airport?

Mr. Sadoff: I have not the authority to set the rates, whether they be meter or flat. I cannot answer your question.

Mr. Turner (London East): Is it not a fact that when cab rates are set, deadheading is taken into account? Sometimes when you go to a house, you have to deadhead one way.

Mr. Sadoff: I am sure you will admit that going to the airport is out of the ordinary. No one surmised 20 years ago that there would be so many people coming into Toronto from an area so far out of Toronto. The rates are based on a certain amount of deadheading in Toronto but nothing like 18 miles.

Mr. Turner (London East): You said that you could have a cab stand in there with three or four cabs, and then you talk about a feeder-line. Where would this feeder-line be located? How far from the airport?

Mr. Sadoff: I think there are at present, on the arrival level, perhaps six, eight or ten Air Terminal Transport cars. Just past and below, on another floor, I believe Air Terminal Transport have about another level for their feeders. I think that this level being used as a feeder for Air Terminal Transport could certainly house another 20 cars without anybody crowding anybody else.

Mr. Turner (London East): Would your Association have a dispatcher in sight at the taxi-cab stand location?

Mr. Sadoff: If need be, certainly.

Mr. Turner (London East): If the last cab in this line inside the airport had gone, how would you contact the cabs in the feeder line? By radio?

Mr. Sadoff: By radio or direct telephone.

[Interpretation]

ticle I, de l'emploi de taxis munis de taximètres. Est-ce que cela éliminerait les taxis tarifs fixes qu'il y a actuellement?

M. Sadoff: J'ai parlé de taxis munis de taximètre simplement pour montrer la différence qu'ils présentent par rapport au service actuel. Mettre de côté les tarifs fixes? Ce n'est pas à moi de me prononcer.

M. Turner: Allez-vous exploiter deux services, un service à tarifs fixes et un service à taximètres, si vous êtes autorisés à aller à ce aéroport.

M. Sadoff: Je n'ai pas le pouvoir d'établir ces tarifs, qu'il s'agisse de tarifs fixes ou de taximètres. Je ne peux pas répondre à votre question.

M. Turner (London-East): N'est-il pas vrai que pour fixer les tarifs des taxis, on tient compte des voyages à vide? Parfois, quand vous allez à domicile, vous devez faire un voyage à vide.

M. Sadoff: Vous admettez, j'en suis sûr qu'à aller à l'aéroport sort de l'ordinaire. Personne n'a deviné, il y a 20 ans, que tant de gens viendraient à Toronto d'un endroit aussi éloigné de la ville. Les tarifs tiennent compte d'une certaine proportion de trajet à vide dans Toronto, mais nullement d'une distance de 18 milles.

M. Turner (London-East): Vous avez dit que vous pourriez y avoir un poste, avec trois ou quatre taxis. Et vous parlez maintenant d'une ligne secondaire. Où se trouverait cette ligne secondaire? A quelle distance de l'aéroport?

M. Sadoff: Je crois qu'en ce moment, au palier des arrivées, il y a peut-être six, huit ou dix voitures de la Air Terminal Transport. Un peu plus loin, à un autre palier, la société a, je crois, un autre niveau pour les voitures de sa ligne secondaire. Et je pense qu'à ce palier, qu'utilise pour sa ligne secondaire la Air Terminal Transport, on pourrait certainement placer vingt autres voitures sans que personne ne soit bousculé.

M. Turner (London-East): Est-ce que votre association aurait un répartiteur à ce poste en commun de taxis?

M. Sadoff: Certainement, si besoin était.

M. Turner (London-East): Quand le dernier taxi de la ligne installée à l'intérieur de l'aéroport serait parti, comment communiqueriez-vous avec les taxis de la ligne secondaire? Par radio?

M. Sadoff: Par radio ou par ligne téléphonique directe.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Air Terminal Transport provides a 24 hour service now. Is this right?

Mr. Sadoff: You are asking the wrong man. I say no.

Mr. Turner (London East): If you had three or four cabs at the airport, would you be prepared to provide 24 hour service? Could you guarantee...?

Mr. Sadoff: I could not guarantee 24 hour service, 7 days a week even with Toronto taxi-cabs, Air Terminal Transport and Mississauga cabs combined.

Mr. Turner (London East): How many hours do your cabdrivers work on a shift?

Mr. Sadoff: Some work three, some twelve, some fifteen.

Mr. Turner (London East): How many cabdrivers are steady workers for your association?

Mr. Sadoff: In Metropolitan Toronto, I believe there are just over 8,000 licensed taxi-drivers.

Mr. Turner (London East): How many are steady drivers? How many are part-time drivers?

Mr. Sadoff: I would say about 25 per cent. about 2,000.

Mr. Turner (London East): How much insurance do your cabs carry?

Mr. Sadoff: The amount required by the Metropolitan Licensing Commission is \$100,000.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Before going on to the second round, I would ask members to make things as short as you can. Do not repeat questions as we are well behind our schedule.

Mr. Walker: Mr. Chairman, on a point of order. I just wanted to remind you that the officials from the Licensing Commission are here in case you wanted to ask them some questions.

The Chairman: Alright.

Mr. Horner: Just two brief questions, Mr. Chairman.

Mr. Sadoff: you suggested that Air Terminal Transport has less deadheading. Am I

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): La Air Terminal Transport assure un service de 24 heures sur 24 actuellement. Est-ce exact?

M. Sadoff: Ce n'est pas à moi de répondre. Je dis non.

M. Turner (London-Est): Si vous aviez trois ou quatre taxis à l'aéroport, est-ce que vous seriez prêt à assurer un service de 24 heures sur 24? Pourriez-vous garantir...?

M. Sadoff: Je ne pourrais pas garantir un service de 24 heures sur 24, sept jours par semaine, même avec les taxis de Toronto, ceux de la Air Terminal Transport et ceux de Mississauga réunis.

M. Turner (London-Est): Combien de temps durent les postes pour vos chauffeurs qui travaillent à relai?

M. Sadoff: Certains font trois heures, d'autres douze, d'autres quinze.

M. Turner (London-Est): Combien y a-t-il de chauffeurs qui travaillent régulièrement pour votre association?

M. Sadoff: Je pense qu'il y a un peu plus de 8,000 chauffeurs de taxi détenteurs de permis dans l'agglomération de Toronto.

M. Turner (London-Est): Combien d'entre eux sont à plein temps? Combien sont à temps partiel?

M. Sadoff: Je dirais environ 25 p. 100 soit 2,000.

M. Turner (London-Est): Quelle est l'assurance que doivent avoir vos taxis?

M. Sadoff: La Metropolitan Licensing Commission exige une assurance de \$100,000.

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Avant de commencer la deuxième tournée, je demande aux membres du Comité d'être aussi brefs que possible. Ne répétez pas les questions, car nous sommes fort en retard sur notre programme.

M. Walker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je veux simplement vous rappeler que les représentants de la Licensing Commission sont ici, au cas où vous voudriez leur poser des questions.

Le président: Très bien.

M. Horner: Deux questions très brèves, monsieur le président.

Monsieur Sadoff, vous dites que la Air Terminal Transport a moins de voyages à vide.

[Text]

right? You assumed they would have less deadheading than your taxi group or any other taxi group.

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Horner: They have less deadheading because they have an exclusive franchise—in essence, a monopoly. Am I right?

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Horner: I think this Committee should not concern itself with Air Terminal Transport Association or the taxis. We should really concern ourselves with the consumer. The travelling public.

Mr. Sadoff: Right.

Mr. Horner: We grant them an exclusive contract—"we" meaning the federal government—and they accept it knowing that it will mean less deadheading. Why then are their rates above the meter rate in most cases?

Mr. Sadoff: Maybe that is why they can afford uniforms and we cannot?

Mr. Horner: I am suspicious that the 5 per cent the federal government receives is tacked on to the consumer. Look over the rates. Last night, I came in from the airport in a taxi from an ordinary taxi company. I imagine it was illegal but I did it anyway. His rate was at least 50 cents less than that which some of my friends paid who came in on the limousine, to the same hotel. Should it not be the other way around? If you had an exclusive franchise—that is, a guaranteed monopoly—you would have less deadheading. Could you, as a taxidriver with 29 or 30 years' experience, not do the work for just a little less, rather than a little more? I agree. I do not want you to criticize anybody else, but we have to examine it from the consumer's point of view. I am saying this, that from a consumer's point of view, the exclusive franchise does not look like it is benefiting the consumer too much.

Mr. Sadoff: Anything that comes off the top, you know who pays for it—the consumer.

Mr. Horner: But do you understand the point I am making? The exclusive franchise does not appear to me to be benefiting the consumer too much, because the rates are higher.

Mr. Sadoff: That is right.

[Interpretation]

Ai-je bien compris? Vous supposez qu'il aurait moins de voyages à vide que vos taxis ou que ceux de tout autre groupe.

M. Sadoff: Oui.

M. Horner: Elle a moins de voyages à vide parce qu'elle a une concession d'exclusivité donc un monopole. Est-ce exact?

M. Sadoff: Oui.

M. Horner: Je pense que le Comité ne devrait pas se préoccuper de la Air Terminal Transport Association ni des taxis. Nous devons réellement nous préoccuper du consommateur, du public voyageur.

M. Sadoff: C'est juste.

M. Horner: Nous lui donnons un contrat d'exclusivité—"nous" signifiant le gouvernement fédéral—et elle l'accepte en sachant très bien qu'il y aura ainsi moins de voyages à vide. Alors pourquoi ses tarifs sont-ils supérieurs, la plupart du temps, aux tarifs-taximètres?

M. Sadoff: Peut-être est-ce pour cette raison qu'elle peut se payer des uniformes et que nous ne le pouvons pas.

M. Horner: Je soupçonne que le 5 p. 100 que le gouvernement fédéral touche est reflété aux consommateurs. Voyez les tarifs. Hier soir, je suis rentré de l'aéroport avec un taxi d'une compagnie ordinaire. Je pense que c'était illégal, mais enfin, c'est ce que j'ai fait. Son tarif fut d'au moins 50 cents inférieur à celui que certains de mes amis, qui ont pris la limousine ont payé pour se rendre au même hôtel. Est-ce que ça ne devrait pas être le contraire? Si vous aviez une concession d'exclusivité, c'est-à-dire un monopole garanti, vous auriez moins de voyages à vide. Est-ce que vous ne pourriez pas, comme chauffeur de taxi de 29 ou 30 ans d'expérience, faire le travail à tarif un peu moindre, et non à tarif un peu plus élevé? J'en conviens. Je ne veux pas que vous critiquiez quelqu'un d'autre. Mais nous devons étudier la situation du point de vue du consommateur et j'affirme que de ce point de vue, la concession d'exclusivité ne semble pas être tellement à son avantage.

M. Sadoff: Vous savez qui paye toujours tout excédent: c'est le consommateur.

M. Horner: Mais comprenez-vous ce à quoi je veux en venir. Cette concession monopolistique ne me semble pas être tellement à l'avantage du consommateur, parce que les tarifs sont plus élevés.

M. Sadoff: C'est juste.

[Texte]

Mr. Horner: No more questions.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am concerned, as Mr. Horner and other members have been, about the user of the services at the airport. I am concerned that we do meet our responsibility in assuring ourselves that they are getting the best service.

I am also concerned about another person who is involved in all of this and who has not yet been mentioned today, and he is the taxpayer. In your submission you suggest as a licensing fee an arbitrary figure that is not one to which you would necessarily adhere in a final recommendation, if you were asked to give one. However, in any event, using that, and granted it is an arbitrary figure, it produces, given other figures that you use, about \$50,000 additional revenue for the federal government.

If you took another arbitrary figure and said you dropped 25 cents into a gate that let you in to pick up a cab, or let you out once you have picked up a revenue-paying fare, using again your figures, that would produce \$54,750. You can go on and play all sorts of games with this type of thing. The 5 per cent of the average fare listed from around the city, for example, would produce, again using 100 trips daily, some \$87,600 annually for the federal revenue.

We are talking about some amount between 3 and 5 per cent being returned to the taxpayer for the right of enjoying what essentially is, as near as I can figure out, about \$5,550,000 worth of business annually. That does not include any revenue from passengers you might happen to pick up and bring back on, that is given every trip out is a deadhead back.

I am wondering what your comments or observations might be about \$178,000 revenue going back to the federal authority from \$5.5 million worth of business.

At Houston, Texas, it is 12 per cent of gross going upwards with a flat 50 cent trip for cabs. Los Angeles is 12.5 per cent, ranging up to 17.5 per cent. Taxi service pays flat annual fees based on two and a quarter for each thousand passengers and planes. I do not quite know what that means. In any event, here are flat fees and cab rentals at St. Louis, Missouri. It ranges up to 16 per cent at Seattle, Washington; 10 per cent of gross plus 50 cents for each trip at Detroit, and so on.

I wonder if you would comment on what seems to be going on here in terms of the

[Interprétation]

M. Horner: Plus d'autres questions.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me soucie, comme M. Horner et d'autres membres du Comité, de celui qui utilise les services de l'aéroport. Je me soucie de ce que nous assumions nos responsabilités en nous assurant qu'il obtienne le meilleur service possible.

Je me préoccupe également d'une autre personne, qui n'a pas été mentionnée aujourd'hui: le contribuable. Dans votre mémoire, vous avancez, comme coût du permis, un chiffre arbitraire que vous ne préconiseriez pas nécessairement dans une recommandation définitive, si on vous demandait d'en faire une. Cependant, quel que soit le cas, ce chiffre, dont nous admettons qu'il est arbitraire, produirait, compte tenu des autres chiffres que vous utilisez, environ \$50,000 en revenus additionnels pour le gouvernement fédéral.

Si vous preniez un autre chiffre arbitraire, si le client versait 25c à la porte d'entrée du poste de taxi, ou à la sortie du taxi, on obtiendrait, en utilisant encore une fois vos chiffres, \$54,750. On peut continuer et jouer avec les chiffres. Cinq p. 100 du tarif moyen qui serait perçu pour un voyage partant d'un point situé près de la ville, par exemple, produiraient \$87,600 par année au trésor fédéral, en comptant 600 voyages par jour.

Nous parlons d'un montant de 3 à 5 p. 100 qui reviendrait aux contribuables pour le droit de pouvoir bénéficier de ce qui est essentiellement, pour autant que je puisse le calculer, un chiffre d'affaires de \$5,750,000 annuellement, sans tenir compte des revenus obtenus des passagers que vous pourriez recueillir et amener à l'aéroport... donc en supposant que chaque voyage depuis l'aéroport entraîne un voyage à vide.

J'aimerais avoir vos commentaires ou vos observations sur le fait que \$178,000 retourneraient au gouvernement fédéral sur un chiffre d'affaires de cinq millions et demi de dollars.

A Houston, au Texas, le pourcentage est de 12 p. 100 en plus d'un montant forfaitaire de 50c. A Los Angeles, le pourcentage va de 12.5 p. 100 à 17.5 p. 100. Les taxis paient une cotisation annuelle fixe calculée à raison de \$2.25 par mille passagers et avions. Je ne sais pas très bien ce que cela veut dire. De toutes façons, il y a des tarifs fixes et des taxis de louage à St. Louis, Missouri. Le tarif atteint jusqu'à 16 p. 100 à Seattle, Washington, et 10 p. 100 du montant brut plus 50c. par voyage à Detroit, et ainsi de suite.

Pourriez-vous faire un commentaire sur ce qui semble se produire ici, du point de vue du

[Text]

taxpayer who has to provide these services. Do you think he is getting enough money back out of this business?

Mr. Sadoff: Well, you mentioned that if we start paying the toll gate or 5 per cent of the revenue taken in from passengers going back—maybe I did not get enough schooling, but if you get \$78,000 by revenue and you have to spend \$50,000 to go through all these taximen's books at the end of the year, and you wind up with \$28,000, I would sooner sell them a licence and not have to go through anybody's books. Give me the \$40,000.

Mr. Forrestall: I am suggesting that you drop 25 cents in a slot and someone opens a gate and lets you get go out. There is no book-keeping there.

Mr. Sadoff: Yours is a good idea. I am not arguing that point. It is just that one way or another it is a form of paying for the parking space that we have out there and the supervision that we are asking to have out there. It is your backyard; you name the rules that we have to play with.

Mr. Forrestall: You will play with them?

Mr. Sadoff: I will try.

Mr. Forrestall: You are suggesting 3.6 per cent. This is what you would be prepared to pay for the privilege of taking passengers to and from the airport.

Mr. Sadoff: If that is what it works out to. A year from now I might tell you that you can keep your \$25 licence; I am not coming back. You might tell me it might cost a little more, and I might say I will be glad to pay. It is something to start at.

Mr. Forrestall: So you think that is enough—3 per cent.

Mr. Sadoff: It is something to start at. I do not say it is enough.

Mr. Friedman: It would have to be on a trial basis for the first year. We are groping.

Mr. Chairman, I would like to answer Mr. Horner on his concern about the consumer. What better way could the federal government protect the consumer than by letting a secondary transportation system in there so that the monopolist could not set whatever rate he wants?

Mr. Horner: What about the busses, the city bus service? Is this not a secondary

[Interpretation]

contribuable qui doit fournir ces services? A votre avis, retire-t-il un rendement satisfaisant dans cette affaire?

M. Sadoff: Vous avez suggéré que nous imposions un péage de 5 p. 100 des recettes perçues des passagers venant à l'aéroport. Peut-être ne suis-je pas allé assez longtemps à l'école, mais je calcule que si, en touchant des recettes de \$78,000 il vous faut dépenser \$50,000 à la fin de l'année pour vérifier les comptes de tous les chauffeurs de taxi, et que vous vous retrouvez alors avec \$28,000, il vaudrait mieux leur délivrer un permis pour éviter d'avoir à vérifier les livres de tout le monde. Donnez-moi plutôt les \$40,000.

M. Forrestall: Je propose simplement qu'on puisse mettre 25c. pour franchir un portillon. Il n'y a pas de comptabilité à faire ici.

M. Sadoff: Vous avez là une bonne idée. Je ne discute pas sur ce point. C'est une façon comme une autre de payer pour l'espace de stationnement que nous avons là-bas et la surveillance que nous demandons pour cet endroit. C'est votre terrain. Définissez les règles que nous devons observer.

M. Forrestall: Vous allez les observer?

M. Sadoff: J'essayerais.

M. Forrestall: Vous proposez 3.6 p. 100. C'est ce que vous seriez prêts à payer pour avoir le privilège d'amener des voyageurs à l'aérogare et de les ramener.

M. Sadoff: Peut-être que dans un an ou deux, je vous dirai: Gardez votre permis de \$25.00; je ne reviens pas. Vous pourriez peut-être me dire que cela coûtera un peu plus et je vous répondrai peut-être: Cela me fera plaisir de payer un peu plus. Il s'agit de démarrer.

M. Forrestall: Donc vous pensez que 3 p. 100 suffisent?

M. Sadoff: C'est un point de départ. Je n'ai pas dit que c'était assez.

M. Friedman: Pour la première année, il faudra faire un coup d'essai. Nous tâtonnons.

Monsieur le président, j'aimerais répondre à M. Horner au sujet de son inquiétude à propos du consommateur. Comment le gouvernement pourrait-il protéger le consommateur mieux qu'en autorisant un service de transport secondaire à l'aéroport, de sorte que l'entreprise monopolisante ne puisse pas fixer les taux qu'elle veut?

M. Horner: Que dire des autobus, du service de transport par autobus de la ville?

Texte]

transportation system? Did it not take off the extra load?

Mr. Friedman: Absolutely. It is.

Mr. Horner: Did this not alleviate many of the problems? Or did it?

Mr. Friedman: Some of it. But you are concerned about the consumer, and I agree with you. The best way to protect the consumer is by having a secondary...

Mr. Horner: You are quite right. I agree with you.

The Chairman: Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman. I note, Mr. Sadoff in the brief of the Fuel, Bus, Limousine Petroleum Drivers, who work for Air Terminal Transport, that they of course, as I would expect, are in favour of the statu quo. But on page 2 of their brief they say that if the Department allowed some taxis to operate out of the airport, "we strongly urge that the wages and fringe..."

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on a point of order. This brief has not been presented and I do not think it is proper that any member of this Committee should make use of that particular brief until the people who are presenting it have an opportunity to come before us. I say that in all sincerity. I am not trying to...

The Chairman: He can ask a few questions without saying they come from this brief.

Mr. Skoberg: He is referring to the brief, and I do not think it is proper that he do so.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, I would dispute the point of order, but I will carry on. Since time is short, I would think...

The Chairman: Order, please.

Mr. Weatherhead: I want to speak on the point of order, Mr. Chairman. We have these gentlemen before us now and they are finishing very quickly, and the more light we can throw on the subject the better. This particular brief, or this particular statement, says that if taxis were allowed into the airport operation, the taxi drivers should have the minimum wages and conditions as the people now working for Air Terminal Transport. I wonder if Mr. Sadoff has any comment

[Interprétation]

N'est-ce pas là un service de transport secondaire? Cela n'a-t-il pas allégé la charge supplémentaire?

Mr. Friedman: Oui, absolument.

Mr. Horner: Est-ce que cela a allégé beaucoup de problèmes?

Mr. Friedman: Certains, oui. Mais vous vous inquiétez pour le consommateur et je suis d'accord. La meilleure façon de protéger le consommateur est d'avoir un deuxième...

Mr. Horner: Vous avez tout à fait raison. Je suis d'accord avec vous.

Le président: Monsieur Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Merci beaucoup monsieur le président. Je vois monsieur Sadoff, dans le mémoire des conducteurs de poids-lourds, d'autobus, et de limousines qui travaillent pour la Air Terminal Transport, qu'ils veulent, comme on peut s'y attendre, le statu quo. Mais à la page 2 de leur mémoire, ils disent que si le ministère permettait que des taxis puissent prendre des passagers à l'aéroport, « nous le prions instamment de faire en sorte que les salaires et les avantages sociaux ... »

Mr. Skoberg: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce mémoire n'a pas été présenté et je ne crois pas que ce serait approprié que les membres du Comité l'utilisent avant que ceux qui le présentent aient pu comparaître devant nous. Je le dis en toute sincérité. Je ne cherche pas à être...

Le président: Il peut poser quelques questions sans dire qu'elles sont inspirées de ce mémoire.

Mr. Skoberg: Il se reporte au mémoire, et je ne pense pas qu'il soit convenable qu'il le fasse.

Mr. Weatherhead: Monsieur le président, je contesterai ce rappel du Règlement, mais je vais poursuivre. Comme il reste peu de temps, je pense...

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Mr. Weatherhead: Je veux parler à propos du rappel du Règlement, monsieur le président. Ces gens sont devant nous et ils auront très rapidement terminé. Plus nous éclairerons le sujet, mieux cela vaudra. Ce mémoire, ou cette déclaration, dit que si on laissait des taxis exploiter leur commerce à l'aéroport, les chauffeurs de taxi devraient avoir le même salaire minimaux et les mêmes conditions minimales que ceux qui travaillent actuellement pour la Air Terminal Transport. Je me

[Text]

on this. Is there a great difference in the wages paid now?

Mr. Sadoff: I can speak only about the wages for the two taxi-cabs that I own. I cannot speak for anybody else owning a taxi-cab, or what wage they pay. I do not have authority to answer that.

Mr. Weatherhead: I think Mr. Friedman has a comment, Mr. Chairman.

Mr. Friedman: Sir, I do not see how any other company can tell some other form of transportation what to pay and what not to pay. It just cannot be done. We pay what we think the market requires. We do not ask them to meet our requirements, and I cannot see how they can turn around and tell us to meet theirs. We may be higher than theirs; I really do not know.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, on a second point, I may run into Mr. Skoberg's objections on the same basis, but it seems to me that since we have these briefs in front of us, there is a good opportunity to examine these people on them. The ATT brief at page 14 disputes the contention of the taxi association with respect to deadheading.

The Chairman: I would rather you would ask the question on their brief, instead of asking questions on another brief. Those people will be with the Committee in a few minutes, and you could wait to ask them questions regarding their brief.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, I will close then. Mr. Sadoff, I understand that you would still stick to your position that ordinarily the taxi industry in Metropolitan Toronto would have more deadheading time than Air Terminal Transport. Is that your present position?

Mr. Sadoff: That the taxi-cabs have more...

Mr. Weatherhead: More deadheading in going back from the airport without passengers than Air Terminal Transport.

Mr. Sadoff: Yes.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will be very brief, Mr. Chairman. My questions will be a little short-

[Interpretation]

demande si M. Sadoff a un commentaire faire là-dessus. Y a-t-il une grande différence avec les salaires payés actuellement?

M. Sadoff: Je ne peux parler que des salaires des deux taxis que je possède. Je ne peux parler pour aucun autre propriétaire de taxi, ni dire quels salaires ils payent. Je ne suis pas autorisé à répondre.

M. Weatherhead: Je pense, monsieur le président, que M. Friedman a un commentaire à faire.

M. Friedman: Monsieur, je ne vois pas comment une autre compagnie puisse dire à une compagnie exploitant un autre mode de transport ce qu'elle doit payer ou pas cela ne se fait tout simplement pas. Nous payons ce que nous croyons être exigé par le marché. Nous ne leur demandons pas de respecter nos exigences et je ne vois pas comment ils pourraient nous dire de respecter les leurs. Nous payons peut-être plus qu'elles; je ne sais vraiment pas.

M. Weatherhead: Monsieur le président pour aborder un deuxième point, peut-être que j'irai dans le sens des objections de M. Skoberg, mais il me semble que puisque ces mémoires sont devant nous, il y a là une bonne occasion d'interroger ces gens là-dessus. Le mémoire de l'ATT conteste, à la page 14, l'affirmation de l'association des taxis en ce qui concerne les voyages à vide.

Le président: Je préférerais que vous posiez votre question sur le mémoire présenté par ces témoins-ci au lieu d'un autre. Ces autres comparaitront dans quelques instants; vous pouvez attendre pour leur poser des questions sur leur mémoire.

M. Weatherhead: Monsieur le président, je vais donc conclure. M. Sadoff, sauf erreur, vous vous en tenez toujours à votre position selon laquelle d'ordinaire le commerce du taxi dans l'agglomération torontoise aurait plus de voyages à vide que la Air Terminal Transport. Est-ce votre position actuelle?

M. Sadoff: Que les taxis ont plus...

M. Weatherhead: Plus de voyages à vide quand ils reviennent de l'aéroport sans passagers que la Air Terminal Transport.

M. Sadoff: Oui.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Je serai très bref, monsieur le président. Mes questions seront un peu plus

[Texte]

r than those of the hon. member Mike. Has any protest been made by your Association to the airport manager who, of course, in this agreement is really in charge of this contract, about the actions of the RCM Police at the airport? Do you feel you are being unduly dealt with in this particular situation?

Mr. Sadoff: There have been several instances of summonses being issued for not leaving the airport by the most direct route. This seems to be the latest gimmick with the Royal Canadian Mounted Police.

Mr. Skoberg: My question was, have you made representations and your complaints known to the airport manager?

Mr. Sadoff: No, I have made them to the Royal Canadian Mounted Police.

Mr. Skoberg: All right. I have another question, Mr. Chairman. Do you think you could speak for all the taxi drivers represented by your Association, if a common stand were established at Malton, that they would be quite satisfied to have sufficient cars there all times to handle the needs of the user?

Mr. Sadoff: I never said that, sir.

Mr. Skoberg: I am just asking you if you think that you could speak for all taxi drivers who would have these cars there.

Mr. Sadoff: I am speaking mainly for the Metropolitan Toronto Taxicab Conference on this issue. It is very safe to say that in this particular instance we are all in accord with the request, but there will be times if we do not get into the airport with Toronto taxis, with Mississauga with Air Terminal Transport, with the TTC and with the helicopter, when there still will be people who might wait for transportation back to Toronto.

Mr. Skoberg: Yes, I know. An act of God is something over which you have no control.

Mr. Sadoff: I am not guaranteeing service 24 hours a day, 7 days a week.

Mr. Skoberg: Right. Mr. Walker, I think, made an excellent point when he said that we could not be trying to arbitrate a dispute. Of course, Mr. Chairman, Mr. Walker was not with us in Montreal at which time we were not arbitrating a dispute either even though the problem there seems to be a little more serious there than it is here. However, our over-all problem is to come up with a recom-

[Interprétation]

courtes que celles du député Mike. Votre association a-t-elle jamais protesté auprès du directeur de l'aéroport qui, selon le contrat, est effectivement responsable de l'application du contrat? A-t-elle, dis-je, jamais protesté contre l'activité de la Gendarmerie royale à l'aéroport? Croyez-vous qu'on vous lèse à cet égard?

M. Sadoff: Il arrive souvent qu'on donne des contraventions à des chauffeurs pour ne pas avoir quitté l'aéroport par la route la plus directe. C'est, semble-t-il, le dernier truc de la Gendarmerie royale canadienne.

M. Skoberg: Ma question est: avez-vous formulé des plaintes ou fait des instances au directeur de l'aéroport?

M. Sadoff: Non, j'en ai fait à la Gendarmerie royale canadienne.

M. Skoberg: Très bien. J'ai une autre question, monsieur le président. Croyez-vous pouvoir dire au nom de tous les chauffeurs de taxi représentés par votre association que si un poste en commun était établi à Malton, ils seraient satisfaits d'avoir un nombre suffisant de véhicules à tout moment pour satisfaire toutes les demandes de la clientèle?

M. Sadoff: Je n'ai jamais dit cela, monsieur.

M. Skoberg: Je vous demande simplement si vous croyez que vous pourriez parler au nom de tous les chauffeurs de taxi qui auraient des voitures à cet endroit.

M. Sadoff: Je parle principalement au nom de la Conférence des taxis de Toronto métropolitain là-dessus. On peut dire sans risques d'erreur qu'en l'occurrence, nous sommes tous d'accord avec notre demande, mais il y aura évidemment des moments où malgré la présence à l'aéroport de taxis de Toronto et de Mississauga, de la Air Terminal Transport, de la TTC, et de l'hélicoptère, il y aura encore des gens qui devront peut-être attendre un moyen de transport pour rentrer à Toronto.

M. Skoberg: Oui, je le sais. Il est parfois impossible d'agir dans une situation immuable.

M. Sadoff: Je ne garantis pas un service 24 heures sur 24, 7 jours par semaine.

M. Skoberg: Très bien. M. Walker a dit avec raison, je pense, que nous ne devrions pas essayer d'arbitrer un différend. Il n'était pas avec nous à Montréal quand nous n'arbitrions pas un différend, même si le problème y est peut-être un peu plus grave qu'ici. Cependant, le problème dans son ensemble c'est d'essayer de trouver une recommandation—nous n'essayons pas d'arbitrer un diffé-

[Text]

mendation—we are not trying to arbitrate a dispute—and I hope you do not come to this conclusion from our questions.

Mr. Sadoff: Oh, I understand.

Mr. Skoberg: How many cabs would your Association put at the Malton airport at the disposal of the users? How would you judge it? Would you have to have a stand close to the airport?

Mr. Sadoff: Do you mean as a feeder for the stand?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Sadoff: It is supply and demand. If I were driving a taxicab and there were 20 cars out there I would not sit and be number 21. I do not think I would sit fifteenth unless it were announced over the loudspeaker that three or four jumbo jets were going to land. Then I probably would stay, but if it were the normal wait, and when I say normal I mean 15 or 20 minutes between trips, I think I would leave the airport.

Mr. Skoberg: You would have to go where the demand is.

Mr. Sadoff: Right.

Mr. Skoberg: Under the same situation would you be in favour—I presume your Association is in favour because I think your brief said so—of tendering this particular airport service?

Mr. Sadoff: Tendering would mean that we want to do away with the present tender, present tender holder or contract holder. No, we do not want to cut in on his territory.

Mr. Skoberg: You would not want to tender anywhere in the city, then, at any location?

Mr. Sadoff: W could not handle it alone.

Mr. Skoberg: All right. I wonder, Mr. Chairman, if I may ask the Licensing Commission, a representative of which, I understand, is present, how many part-time taxi drivers are licensed in Toronto at this particular time?

The Chairman: We will hear those people afterwards.

Mr. Skoberg: Are you going to bring them up as witnesses?

[Interpretation]

rend—et j'espère que vous ne l'inférez pas de nos questions.

M. Sadoff: Oh, je comprends.

M. Skoberg: Combien de taxis votre association mettrait-elle à la disposition des voyageurs, à l'aéroport de Malton? Comment pourriez-vous évaluer la chose? Est-ce qu'il vous faudrait avoir un poste tout près de l'aéroport?

M. Sadoff: Voulez-vous dire pour alimenter le poste?

M. Skoberg: Oui.

M. Sadoff: C'est une question d'offre et de demande. Si je conduisais un taxi et qu'il y avait 20 automobiles en attente au poste, je ne serais pas le vingt-et-unième. Je ne consentirai même pas, je pense, à être quinzième, à moins qu'on annonce au haut parleur que trois ou quatre réactés géants arrivent. Alors je resterais probablement, mais s'il s'agissait d'une attente ordinaire, je veux dire de 15 ou 20 minutes entre les voyages, je pense que je quitterais l'aéroport.

M. Skoberg: Il vous faudrait aller l'endroit où se trouve la demande.

M. Sadoff: Oui.

M. Skoberg: Dans les mêmes circonstances seriez-vous prêts—et je présume, d'après votre présentation, que votre association le serait—à présenter une soumission pour le service à l'aéroport.

M. Sadoff: Le fait de soumissionner impliquerait que nous voulons l'élimination du présent soumissionnaire, du détenteur actuel de la concession ou du contrat. Non, nous ne voulons pas du tout empiéter sur son territoire.

M. Skoberg: Vous ne voudriez donc pas soumissionner nulle part en ville en aucun endroit?

M. Sadoff: Il nous serait impossible de répondre à la demande seuls.

M. Skoberg: Très bien. Je me demande, monsieur le président, si je puis demander à la Régie des permis, dont, sauf erreur, un représentant est ici, combien de chauffeurs à temps partiel ont un permis à Toronto, à l'heure actuelle?

Le président: Nous entendrons ces personnes après.

M. Skoberg: Allez-vous les faire comparaître comme témoins?

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Skoberg: Fair enough. Thank you.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. I will not even talk as long as the previous speaker because I feel these witnesses are being beleaguered and sort of black-balled into a situation all over a one-page brief. There are about a dozen more who want to ask questions, so I think I will just pass.

Mr. Horner: Good.

Mr. Deakon: You are going to have evidence an inch thick as a result of questions on a one-page brief.

Mr. Horner: The first witness always gets the best, you should know that.

The Chairman: Mr. Chappell.

Mr. Chappell: I have two questions. You mentioned the airport terminal people have less deadheading and you were asked why the fees could not be reduced. I take it there are terminal people who do have cars standing by here at times and they are obliged to have people standing by.

Mr. Sadoff: Oh, yes.

Mr. Chappell: I also understand they take passengers to Hamilton at a nominal amount, perhaps only \$2, even though they might only have one passenger. Do you help in that?

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Chappell: I have been informed that it is \$4, not \$2, so they might have to make a trip to Hamilton for \$4 for one person. Do you help in that?

Mr. Sadoff: No, sir. I do not know where you got your information.

Mr. Chappell: Is the fee to Hamilton not \$4?

Mr. Sadoff: If you go down to the bus station at Bay and Edward you might go to Hamilton for \$2.

Mr. Chappell: Is the charge from the airport not \$4?

Mr. Sadoff: From the airport, no, sir.

Mr. Chappell: What is it?

[Interprétation]

Le président: Oui.

M. Skoberg: Très bien. Je vous remercie.

Le président: M. Deakon.

M. Deakon: Merci, monsieur le président. Je ne parlerai même pas aussi longtemps que mon préopinant, car je crois que pour un mémoire d'une page, les témoins se font tomber dessus et en quelque sorte blackboulent. Il y a environ une douzaine d'autres personnes qui veulent poser des questions. Je crois donc que je m'abstiendrai tout simplement.

M. Horner: Très bien.

M. Deakon: Vous aurez un compte rendu d'un pouce d'épais pour des questions portant sur une page.

M. Horner: Les premiers témoins ont toujours le meilleur traitement. Vous deviez le savoir.

Le président: M. Chappell.

M. Chappell: J'ai deux questions, vous avez dit que les chauffeurs de l'aéroport ont moins de voyages à vide et on vous a demandé pourquoi on ne pourrait pas réduire les tarifs. Je présume qu'il y a des chauffeurs de la *Terminal* qui attendent à certains moments du jour et que la société est obligée de le faire.

M. Sadoff: Oui.

M. Chappell: Aussi, qu'ils font des voyages à Hamilton pour un prix minimum, peut-être \$2 seulement, même s'ils n'ont peut-être qu'un seul passager. Contribuez-vous à cet égard?

M. Sadoff: Non, monsieur.

M. Chappell: On m'a informé que le prix était de \$4, et non \$2. Ils pourraient donc avoir à aller à Hamilton pour \$4, avec un seul voyageur. Apportez-vous une aide à cet égard.

M. Sadoff: Non, monsieur. Je ne sais pas d'où vous viennent ces renseignements.

M. Chappell: Le tarif pour Hamilton n'est-il pas de \$4?

M. Sadoff: Si vous allez à la gare d'autobus, au carrefour des rues Bay et Edward, vous pouvez peut-être aller à Hamilton pour \$2.

M. Chappell: Mais de l'aéroport, le tarif n'est-il pas de \$4 ?

M. Sadoff: De l'aéroport? Non monsieur.

M. Chappell: Quel est-il?

[Text]

Mr. Skoreyko: \$4.

Mr. Chappell: I am sure it is \$4.

Mr. Sadoff: I do not know what the rate is, sir.

Mr. Chappell: All right. This is my last question. You now get \$7.25 to go to the airport, but if you were allowed to pick up as you wish so you would not be deadheading you would get \$14.50.

Mr. Sadoff: Sometimes, not everytime.

Mr. Chappell: In those trips, would you be prepared to give any of that back to the public by reducing the charge if you could run both ways?

Mr. Sadoff: I am not in the position to make that commitment, sir.

Mr. Chappell: You cannot give that answer for your Association.

Mr. Sadoff: No, sir.

Mr. Chappell: Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have one question. Is there a maximum number of permits that the Toronto Metropolitan Commission will issue?

Mr. Sadoff: Yes, sir.

Mr. Allmand: What is the number?

Mr. Sadoff: It is one taxicab licence per 975 population.

Mr. Allmand: I see. Did you say that the total number in Metropolitan Toronto was around 2,000?

Mr. Sadoff: Just under 2,000.

Mr. Allmand: Would you be in favour, as a member of this Association, of requesting an increase in the number of taxis per population if we were to grant the right at the airport?

Mr. Sadoff: If there is a need for more taxicab licences, yes.

Mr. Allmand: I asked that because in Montreal for approximately the same population they have 5,091 cabs licenced which is about 1 to 341 population and in Toronto you say it is 1 to 900, approximately. Many people in Toronto feel that there is a shortage of taxis in Toronto, and I wonder if we were to

[Interpretation]

Mr. Skoreyko: \$4.

Mr. Chappell: Je suis sûr qu'il s'agit de \$4.

Mr. Sadoff: Je ne connais pas le tarif monsieur.

Mr. Chappell: Très bien. Voici ma dernière question. A l'heure actuelle vous touchez \$7.25 pour vous rendre à l'aéroport mais si vous aviez le droit de ramasser les clients, pour ne pas faire un voyage à vide, vous toucheriez \$14.50, n'est-ce pas?

Mr. Sadoff: Pas tout le temps.

Mr. Chappell: Seriez-vous prêts à rembourser une partie de cela aux clients en réduisant les tarifs si vous pouviez aller dans les deux sens?

Mr. Sadoff: Je ne suis pas en mesure de prendre un tel engagement, monsieur.

Mr. Chappell: Vous ne pouvez répondre au nom de votre association?

Mr. Sadoff: Non monsieur.

Mr. Chappell: Merci.

Le président: M. Allmand.

Mr. Allmand: Une seule question. Est-ce qu'il y a un nombre maximum de permis que la Commission du Toronto métropolitain peut émettre?

Mr. Sadoff: Oui, monsieur.

Mr. Allmand: Quel est le nombre?

Mr. Sadoff: Un permis de taxi par 975 habitants.

Mr. Allmand: Je vois. Avez-vous dit que le nombre total pour l'agglomération de Toronto est d'environ 2,000?

Mr. Sadoff: Juste un peu moins de 2,000.

Mr. Allmand: Est-ce que vous seriez en faveur, à titre de membre de l'association, de demander une augmentation du nombre des taxis par habitant, si nous vous accordions ce droit d'aller à l'aéroport?

Mr. Sadoff: Si on avait besoin de plus de permis de taxi, oui.

Mr. Allmand: La raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est qu'à Montréal, pour à peu près la même population, il y a 5,091 permis de taxis, c'est-à-dire environ un pour 341 habitants. Et à Toronto, vous dites que c'est un pour 900 environ. Nombre de Torontois disent qu'il y a pénurie de taxis à

[Texte]

extend your work whether you should extend the number of cabs.

Mr. Horner: That is for the city to decide.

Mr. Sadoff: That is another story.

The Chairman: Order, please.

Mr. Allmand: I want to know whether this association would be prepared to go along with this kind of thing.

Mr. Sadoff: Our Association was started for the betterment of the taxicab industry and the taxi-riding public.

Mr. Allmand: Fine, I think I have an answer.

The Chairman: Gentlemen, this is the end of the question period. I want to thank Mr. Sadoff, Mr. Cameron and Mr. Friedman.

Mr. Sadoff: I am going back to the simple taxicab business.

Mr. Horner: You do not do that bad.

The Chairman: I now will call upon our next two witnesses, Mr. Neville and Mr. Ross. Would you come forward, please?

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: I have just the one question, gentlemen, with regard to the exclusive franchise rights within the city of Toronto. Can a Mississauga taxicab solicit business in downtown Toronto? I think, basically that was the question we were confronted with this morning.

Mr. Walker: Not does he, but can he?

Mr. Horner: Whether or not he does is not the point. The point is, can he.

Mr. James Neville (Administrator, Metropolitan Licensing Commission): If the Mississauga cab solicits business in downtown Toronto and that passenger goes beyond the boundaries of the municipality of Metropolitan Toronto, he can.

Mr. Horner: Well, he does not know that. If someone stops him or he solicits the business, he does not know where that person is really going until he gets in his cab and is half a block down the road.

Mr. Neville: If he solicited business and the trip ended within the boundaries of Met-

[Interprétation]

Toronto, et je me demande si, en supposant que nous augmentions votre travail, vous ne devriez pas augmenter le nombre des taxis.

M. Horner: C'est à la ville de décider.

M. Sadoff: C'est une autre histoire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Allmand: Je veux savoir si l'association serait d'accord pour cela?

M. Sadoff: Notre association a été fondée pour améliorer le commerce du taxi et ce qu'il offre au public.

M. Allmand: Très bien. Je pense que j'ai la réponse.

Le président: Messieurs, c'est la fin de la période des questions. Je veux remercier, M. Sadoff, M. Cameron et M. Friedman.

M. Sadoff: Je retourne au simple commerce du taxi.

M. Horner: Vous ne vous en tirez pas si mal.

Le président: J'appelle maintenant nos deux prochains témoins, M. Neville et M. Ross. Est-ce que vous pourriez venir à la table, s'il vous plaît?

Monsieur Horner.

M. Horner: Une seule question, messieurs, au sujet de la concession d'exclusivité accordée dans les limites de la ville de Toronto. Est-ce qu'un taxi de Mississauga peut solliciter de la clientèle au cœur même de Toronto. Je crois qu'au fond c'est la question qui se posait ce matin.

M. Walker: Non pas «le fait-il», mais, «peut-il le faire»?

M. Horner: Peu importe s'il le fait ou non, là n'est pas la question. La question est: Peut-il le faire?

M. James Neville (administrateur, Metropolitan Licensing Commission): Si un taxi sollicite la clientèle au cœur de Toronto et que le client va au-delà des limites de la municipalité du grand Toronto, oui, il peut le faire.

M. Horner: Mais il ne le sait pas. Si quelqu'un l'arrête ou qu'il sollicite la clientèle, il ne sait pas où va cette personne avant qu'elle ait monté dans son taxi et qu'il soit à un demi-mille de là.

M. Neville: S'il sollicite la clientèle et que le voyage se termine dans les limites du

[Text]

ropolitan Toronto, he would be violating our by-law.

Mr. Horner: But he can wait in line at the Royal York or some of the other hotels?

Mr. Neville: Well, at the Royal York the cab stands are established by the City of Toronto city council. There are four such cab stands: one at the Union Station, one outside the Royal York Hotel, one at the King Edward Hotel, and one just outside City Hall. They are restricted to independent owner-driven taxi cabs only.

Mr. Horner: Would you add whether or not they are restricted to Metro Toronto cabs only?

Mr. Neville: Yes, I would say they are restricted to Metro Toronto cabs.

Mr. Horner: I think that clears up the point—at least it does in my mind.

The Chairman: Are there any other questions?

Mr. Skoberg: I have one very brief question, Mr. Chairman.

Could you say how many licences have been issued in Metro Toronto for part-time licensed drivers, or do you issue this type of licence?

Mr. Neville: We do not issue a part-time licence. A man comes in and makes application for a cab driver's licence. We issued some 9,000 last year, and I would venture to guess that we have 2,500 drivers who renew from year to year.

Mr. Skoberg: Then 9,000 is the number of licences now issued for taxis?

Mr. Neville: For cab drivers.

Mr. Skoberg: How many taxi companies are licensed in the city at this time?

Mr. Neville: We have 1,954 taxi cabs licensed, and that is one to 975 of population.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Have you had any direct requests, sir, to increase the number of cabs, or to your knowledge have you had any representation from the airport that the services you were supplying the Metro Toronto population were not adequate?

[Interpretation]

grand Toronto, il viole notre règlement municipal.

M. Horner: Mais il peut attendre en ligne au Royal York ou à d'autres hôtels.

M. Neville: Au Royal York, les postes de taxis sont établis par le conseil municipal de la ville de Toronto. Il y a quatre postes de ce genre: un à la gare Union, un autre à l'extérieur de l'hôtel Royal York, un autre à l'hôtel King Edward et le quatrième à l'extérieur de l'hôtel de ville. Seuls les taxis indépendants et conduits par leur propriétaire peuvent s'en servir.

M. Horner: Est-ce que vous diriez s'ils sont limités aussi aux taxis du grand Toronto?

M. Neville: Oui, je dirais qu'ils sont limités aux taxis du grand Toronto.

M. Horner: Cela règle la question, du moins en ce qui me concerne.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Skoberg: Une question très brève, monsieur le président. Est-ce qu'on pourrait nous dire combien de permis ont été délivrés dans le grand Toronto pour des chauffeurs à temps partiel? Est-ce que vous délivrez ce genre de permis?

M. Neville: Nous n'émettons pas de permis à temps partiel. Il faut se présenter et demander un permis de chauffeur. Nous en avons délivré 9,000 l'an dernier et je dirais que nous avons 2,500 chauffeurs qui renouvellent leur permis d'année en année.

M. Skoberg: Donc, le nombre de permis de taxis à l'heure actuelle est de 9,000?

M. Neville: Pour les chauffeurs de taxis oui.

M. Skoberg: Combien y a-t-il de compagnies de taxis autorisées dans la ville à l'heure actuelle?

M. Neville: Nous avons 1,954 taxis, soit un pour 975 personnes.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Est-ce que vous avez eu des demandes expresses pour qu'on augmente le nombre de taxis, ou, pour autant que vous sachiez, l'aéroport vous a-t-il fait des instances portant que les services fournis par vous à la population du grand Toronto n'étaient pas adéquats?

[Texte]

Mr. Neville: No, sir.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: I have two quick questions. Could you tell us what the general going cost for benefit to the owner of a licensed cab is if he decides to sell his cab?

Mr. Neville: I would say if he put his taxi cab up for sale it would bring anywhere from \$13,500 to \$15,000.

Mr. Horner: The licence is then transferable?

Mr. Neville: The licence is not transferable. It is strictly a matter of our by-law. I will have copies of the by-law with the Committee. The licence is terminated upon a sale and a new licence is issued in lieu thereof, if the purchaser is satisfactory to the Commission.

Mr. Forrestall: Is there any conflict with the Toronto Transportation system running a bus into Malton Airport, dropping off and picking up passengers and bringing them back to the subway? How did that come about, or are you people involved in that?

Mr. Neville: You mean taxicabs, sir?

Mr. Forrestall: No, the bus service.

Mr. Neville: I am not involved in that at all.

Mr. Forrestall: You have nothing to do with it?

Mr. Neville: No.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I believe the gentleman mentioned that he will submit the Metro by-law in respect of taxis.

The Chairman: Yes, and I will need a motion to append that to our report.

Mr. Rock: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Rock: Mr. Neville, do you believe your Metro taxis have a legal right to pick up fares at the airport when they are not solicited?

Mr. Neville: Yes, sir, I do.

Mr. Walker: Would you clarify that. I did not hear it.

[Interprétation]

M. Neville: Non, monsieur.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Forrestall: Deux questions brèves. Est-ce que vous pourriez nous dire quel est le coût ou le profit qu'assume le propriétaire d'un taxi licencié lorsqu'il décide de vendre son taxi?

M. Neville: Je dirais que s'il met son taxi en vente, cela lui rapporterait de \$13,500 à \$15,000.

M. Horner: Le permis est donc cessible?

M. Neville: Non, le permis n'est pas transférable. C'est une prescription sévère de notre règlement et je laisserai des copies du Règlement au Comité. Au moment de la vente, le permis prend fin et un nouveau permis est délivré à sa place si l'acheteur est satisfaisant pour la Commission.

M. Forrestall: Est-ce que vous pourriez nous dire s'il y a un conflit avec le réseau de transport public de Toronto pour ce qui est de l'autobus qui se rend à l'aéroport, qui y laisse des voyageurs et en reprend, et qui les ramène au métro? Comment cela s'est-il installé, ou est-ce que vous y êtes pour quelque chose?

M. Neville: Vous parlez des taxis?

M. Forrestall: Non, du service des autobus.

M. Neville: Je n'y suis absolument pour rien.

M. Forrestall: Vous n'y êtes pour rien?

M. Neville: Non.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je crois que monsieur a dit qu'il nous laisserait le règlement administratif concernant les taxis?

Le président: Oui et j'aurai besoin d'une motion pour que ce texte figure en appendice à notre rapport.

M. Rock: Je le propose.

(La motion est adoptée.)

M. Rock: Monsieur Neville, est-ce que vous croyez que vos taxis métropolitains ont légalement le droit de cueillir des clients à l'aéroport lorsqu'il ne sont pas appelés?

M. Neville: Oui, monsieur, je le crois.

M. Walker: Voulez-vous préciser? Je ne vous ai pas entendu.

[Text]

Mr. Rock: He says "yes." Even though no one phones them they are allowed to go there and pick up a fare? Do you think that they legally have the right to do so?

Mr. Neville: From the standpoint of our Commission they certainly have the right, yes.

Mr. Rock: I wonder if I made myself clear. I know they have the right to deliver passengers there.

Mr. Neville: Yes.

Mr. Rock: And they also have the right to pick up passengers if they have been solicited—if they were called?

Mr. Neville: That is right.

Mr. Rock: Do you believe that Metropolitan taxis have the right to go to the airport and pick up passengers without being asked to do so by the passenger?

Mr. Neville: Certainly not under the franchise that is issued now, no. The RCMP have made it quite clear that they do not have that right.

Mr. Rock: I am thinking of it in terms of the municipal by-laws. For instance the municipality of Mississauga have jurisdiction in that territory for licensing and they must have their own taxi by-laws. Do you believe that your Metro taxi has a right to go into that municipality and also solicit fares without being called?

Mr. Neville: Provided they bring that fare or passenger back into Metropolitan Toronto.

Mr. Rock: You believe they are allowed to go in there and pick up passengers without the passenger calling them?

Mr. Neville: Yes, sir, I do, provided he is brought back into Metropolitan Toronto.

Mr. Rock: In other words, you are saying that any taxi can pick up anyone on the street right now as long as he is going back to his own hometown?

Mr. Neville: Right, sir.

Mr. Rock: This is what you believe, legally?

Mr. Neville: That is what I believe.

Mr. Deakon: That is the law.

Mr. Rock: I do not know if that is the law.

[Interpretation]

M. Rock: Il a dit oui. Même si personne n'a leur téléphone, ils sont autorisés à y aller et à y cueillir des clients. Croyez-vous qu'ils aient légalement le droit de le faire?

M. Neville: Du point de vue de notre Commission, certainement qu'ils en ont le droit, oui.

M. Rock: Je me demande si je me suis exprimé clairement. Je sais qu'ils ont le droit d'y laisser des clients.

M. Neville: Oui.

M. Rock: Ils ont le droit aussi d'aller chercher des clients à condition qu'ils aient été appelés.

M. Neville: C'est exact.

M. Rock: Est-ce que vous croyez que les taxis métropolitains ont le droit de se rendre à l'aéroport et d'y cueillir des clients sans que les passagers ne le leur aient demandé de le faire?

M. Neville: Certainement pas en vertu de la concession qui existe à l'heure actuelle, non. La Gendarmerie a clairement indiqué que les taxis n'ont pas ce droit.

M. Rock: J'envisage la chose du point de vue des règlements municipaux. Par exemple la municipalité de Mississauga a compétence dans ce territoire pour les permis et elle doit avoir ses propres règlements relatifs aux taxis. Croyez-vous que vos taxis métropolitains aient le droit de se rendre dans cette municipalité et d'y solliciter des clients sans avoir été appelés?

M. Neville: A condition de ramener ce client à Toronto.

M. Rock: Vous estimez qu'ils ont le droit d'y aller et d'y cueillir des passagers sans que le passager ne les appelle?

M. Neville: Oui, je le crois, à condition de ramener le passager dans l'agglomération de Toronto.

M. Rock: Autrement dit, n'importe quel taxi peut à l'heure actuelle prendre n'importe qui dans la rue à condition qu'il retourne dans sa propre ville?

M. Neville: Exact, monsieur.

M. Rock: C'est ce que vous croyez, du point de vue légal.

M. Neville: Oui, c'est ce que je crois.

M. Deakon: C'est la Loi.

M. Rock: Je ne sais pas si c'est la Loi.

[Texte]

Mr. Walker: Mr. Chairman, I have a few quick questions. What could happen under our regulations to a Mississauga cab or a cab censed in Mississauga that comes into the city of Toronto, delivers a passenger, picks up another passenger here and takes him back to the airport?

Mr. Neville: Nothing, sir.

Mr. Walker: Nothing?

Mr. Neville: I could not lay any charges, if that is what you are referring to.

Mr. Walker: That is the point I am trying to make.

Mr. Neville: No.

Mr. Walker: In terms of taxicab fees am I correct that the owners of cabs you license have to come before the Commission for approval of any increase at all in cab fares?

Mr. Neville: Yes, sir, they do.

Mr. Walker: Does this hold true for the airport limousine service? Do they have to come before you for an increase?

Mr. Neville: No, sir.

Mr. Walker: They do not?

Mr. Neville: No, sir. We have no connection with the air terminal transport.

Mr. Walker: Do you licence the airport limousine service?

Mr. Neville: No, we do not. They are licensed under the Public Vehicles Act of the province of Ontario.

Mr. Walker: Can the airport limousine service pick up and discharge passengers from the airport into Mississauga?

Mr. Neville: Yes, sir.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, Mr. Neville, even though a taxi firm holds only a Metro licence—let us suppose this were opened up so they could pick up passengers at the airport—they could deliver those passengers into Mississauga?

Mr. Neville: They could deliver to Mississauga, or they could pick up in Mississauga and deliver to Metro, but they could not pick up in Mississauga and deliver to Mississauga.

[Interprétation]

M. Walker: Monsieur le président, j'ai quelques brèves questions. Qu'est-ce qui se passe, en vertu de vos règlements? Pour un taxi de Mississauga, s'il vient à Toronto y livrer un client, en cueille un autre là et le ramène à l'aéroport?

M. Neville: Rien, monsieur.

M. Walker: Rien?

M. Neville: Je ne pourrais pas l'accuser de quoi que ce soit, si c'est ce à quoi vous faites allusion.

M. Walker: C'est le point que j'essaie de soulever.

M. Neville: Non.

M. Walker: Pour ce qui est des tarifs des taxis, est-il exact de dire que les propriétaires des taxis à qui vous délivrez un permis doivent faire approuver par la Commission toute augmentation de leurs tarifs?

M. Neville: Oui, monsieur.

M. Walker: Est-ce que cela est aussi le cas pour le service de limousines de l'aéroport? Doivent-ils se présenter devant vous avant d'exiger une augmentation?

M. Neville: Non, monsieur.

M. Walker: Il n'ont pas à le faire?

M. Neville: Non, monsieur. Nous n'avons aucun rapport avec le service de transport de l'aérogare.

M. Walker: Est-ce vous qui délivrez des permis pour les limousines qui font le service à l'aéroport?

M. Neville: Non, monsieur. Ils obtiennent leur permis en vertu de la loi sur les véhicules publics de la province d'Ontario.

M. Walker: Est-ce que le service de limousines de l'aéroport peut cueillir des passagers à l'aéroport et les laisser à Mississauga?

M. Neville: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Autrement dit, M. Neville, même si une compagnie de taxis n'a qu'un permis du grand Toronto, et en supposant qu'elle puisse aller chercher des passagers à l'aéroport, elle pourrait les laisser à Mississauga.

M. Neville: Elle pourrait les laisser à Mississauga, où les prendre à Mississauga et les laisser dans le grand Toronto, mais elle ne pourrait pas aller les chercher à Mississauga et les laisser à Mississauga.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): If this were opened up so all taxis were allowed to pick up passengers would one licence be all they would require, or would they have to have a licence from Metro and a licence from Mississauga to deliver passengers to both places.

Mr. Neville: I am not trying to evade your questions, but what I am saying is that, presently, any person licensed in Mississauga can pick up in Toronto provided they deliver back to Mississauga. Alternatively, a taxicab licensed in Metropolitan Toronto can pick up in Mississauga provided that passenger's destination is within the boundaries of Metropolitan Toronto.

Mr. Thomas (Moncton): Right. What I am saying is that if this were opened up and a taxi licensed in Mississauga picked up a passenger at the airport, as I understand it now, that passenger would have to be destined for Mississauga; they could not deliver him into Metro Toronto.

Mr. Neville: That is right, sir.

Mr. Forrestall: Or anywhere in Canada outside Metropolitan Toronto.

Mr. Neville: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, under present regulations, if this were opened up, a taxi firm wishing to deliver in Mississauga and in Metro Toronto would have to be licensed by both municipalities—if they picked up passengers at the airport?

Mr. Neville: If they wanted to do both...

Mr. Thomas (Moncton): They would have to have two licences.

Mr. Neville: That is right.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, I am still a bit confused.

Mr. Neville: can a Mississauga cab pick up a passenger at the airport and bring him down to Toronto?

Mr. Neville: He can do that also, yes.

Mr. Weatherhead: And, can he get on any taxi stands in Toronto to conduct business, or are all public taxi stands forbidden to him?

Mr. Neville: The key is that the passenger he picks up in Toronto must go outside our boundaries or he is in contravention of our by-laws.

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Si l'aéroport était ouvert à tous les taxis de façon qu'ils puissent y cueillir les passagers, est-ce qu'il leur suffirait d'un seul permis ou est-ce qu'ils devraient avoir deux permis: un de Mississauga et l'autre, de Toronto, pour laisser des passagers à l'un et l'autre endroit?

M. Neville: Je n'essaie pas de contourner la question mais ce que je dis, c'est que, à l'heure actuelle, toute personne qui détient un permis de Mississauga peut aller chercher un client à Toronto à condition de l'amener à Mississauga. D'autre part, un taxi ayant un permis de Toronto métropolitain peut aller chercher un client à Mississauga à condition que sa destination soit dans les limites du grand Toronto.

M. Thomas (Moncton): Très bien. Ce que je dis, c'est ceci: si l'aéroport était ouvert à tous et qu'un taxi détenant un permis de Mississauga irait chercher un passager à l'aéroport, ce client devrait, si j'ai bien compris, avoir une destination à Mississauga. Le taxi ne pourrait l'amener dans le grand Toronto?

M. Neville: C'est cela, monsieur.

M. Forrestall: On n'importe où au Canada à part le grand Toronto?

M. Neville: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, d'après le règlement actuel, si l'aéroport était ouvert à tous, une compagnie de taxis voulant amener des clients à Mississauga et dans le grand Toronto devrait avoir un permis de la part des deux municipalités si elle cueillait des passagers à l'aéroport.

M. Neville: Si elle voulait faire les deux...

M. Thomas (Moncton): Il lui faudrait avoir deux permis.

M. Neville: C'est exact.

M. Weatherhead: Monsieur le président, je suis encore un peu dans la confusion. Monsieur Neville, un taxi de Mississauga peut-il aller chercher un passager à l'aéroport et l'amener à Toronto?

M. Neville: Il peut le faire aussi, oui.

M. Weatherhead: Et est-ce qu'il peut se stationner à tout poste de taxi à Toronto pour obtenir de la clientèle ou est-ce que tous les postes publics de taxis lui sont interdits?

M. Neville: Le principe est le suivant: le passager qu'il prend à Toronto doit aller à l'extérieur de nos limites. Autrement, c'est une contravention à notre Règlement.

[Texte]

Mr. Weatherhead: I understand that, sir. But are there any taxi stands, say, down town around the Royal York or elsewhere in downtown Toronto that a Mississauga cab looking for business can get on to, or does he have to solicit from the street?

Mr. Neville: This is a City Council by-law, sir. Once again, I am not trying to evade your question but I do not think there is anything in the by-law that would prevent him from doing it legally. There is, Mr. Ross? Mr. Ross is our legal adviser.

Mr. David Ross (Solicitor): Mr. Chairman. I think, perhaps, the key to the matter is whether the taxicab is carrying on business in Metropolitan Toronto. If he is crossing the municipal boundaries, then he is going from one jurisdiction to another and he is not carrying on business within the municipality. If he comes in from Mississauga and picks someone up in Toronto to take him out of the metropolitan area, he is not carrying on business in the municipality.

I think there is a case, where a taxicab owner was on a piece of private property and picked up a passenger, and he was held not to contravene the local municipal taxi by-law. But I think it is questionable whether he would be able to come into Metropolitan Toronto, and endeavour to compete with the locally licensed taxicabs, or on a taxicab stand.

Mr. Chappell: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Chappell.

Mr. Chappell: The members might be interested, in the case to which the legal counsel has just referred, to know the facts in respect to which the witness mentioned the name of the case this morning—Ross vs McQueen. The members might be interested in hearing the facts of that case.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman. What I was trying to establish was the ease at which a Mississauga taxi could find business in downtown Toronto. It appeared to me to be much easier if he could go to a public stand. But I gather from the last witness' comments that probably the Mississauga taxi would not be allowed on public stands in downtown Toronto. Is that right, sir?

Mr. Ross: Yes, that is correct.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Weatherhead: Je comprends cela, monsieur, mais, est-ce qu'il y a actuellement des postes de taxis, disons, près du Royal York ou ailleurs au centre de Toronto, où un taxi de Mississauga en quête de client peut se rendre, ou est-ce qu'il doit chercher la clientèle dans la rue même?

M. Neville: Il s'agit d'un règlement municipal, monsieur. Je répète que je n'essaie pas d'esquiver votre question, mais je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit dans le Règlement qui l'empêcherait de le faire légalement. Il y en a un monsieur Ross? M. Ross est notre conseiller juridique.

M. David Ross (Solliciteur): Monsieur le président, je crois que toute la question se résume à savoir si le taxi fait des affaires dans les limites du Toronto métropolitain. S'il traverse les limites municipales, il passe d'un territoire à un autre et ses affaires n'ont pas lieu dans la municipalité même. S'il vient de Mississauga, qu'il fait monter un client à Toronto et le conduit à l'extérieur du secteur métropolitain, ses affaires n'ont pas lieu dans la municipalité. Il y a eu le cas d'un chauffeur de taxi qui a fait monter un client alors qu'il était dans une propriété privée et qui a été acquitté de l'accusation d'avoir enfreint le règlement concernant les taxis. Mais il n'est pas sûr qu'il puisse venir dans le Toronto métropolitain pour faire concurrence aux taxis autorisés ou pour s'installer à une station de taxis.

M. Chappell: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Chappell.

M. Chappell: Dans le cas que le conseiller juridique vient de mentionner, les membres aimeraient peut-être connaître les faits relatifs à la cause que le témoin a citée ce matin—Ross vs. McQueen. Les membres du Comité aimeraient peut-être connaître les faits.

M. Weatherhead: Monsieur le président. J'essayais de déterminer avec quelle facilité le chauffeur de taxi de Mississauga peut faire des affaires dans le centre-ville de Toronto. Ce serait beaucoup plus facile, m'a-t-il semblé s'il pouvait aller à une station commune. Mais d'après ce que vient de dire le dernier témoin, le taxi de Mississauga n'aurait pas le droit de le faire. Ai-je raison?

M. Ross: Oui, c'est juste.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman. You indicated, Mr. Neville, that there were approximately 1,940 taxis in Toronto, so many taxis for so many people. What is the criterion for the number of taxis that are licensed in Toronto?

Mr. Neville: The criterion is one to each 975 of population. This was determined by the Commission as being the maximum amount of taxicabs required in the Metropolitan Toronto area, at the present time. This is subject to change, obviously.

Mr. Howe: And supposing there is a change, and you want more. What is the procedure to license other people?

Mr. Neville: The procedure would be an amendment to the licensing commission by-law, setting the rate from 975, say, to 800.

Mr. Howe: Do you advertise for those people to apply?

Mr. Neville: No. We have very lengthy waiting lists for taxicab licences in Metropolitan Toronto, sir.

Mr. Howe: Thank you.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: You answered to an earlier question that Air Terminal Transport does not own the permit from you people.

Mr. Neville: They do not, sir.

Mr. Portelance: But they own one from the provincial commission, which allows them to go anywhere in the province.

Mr. Neville: Sir, I do not know the extent of their franchise, but I do know that they are permitted to go from Malton into Metropolitan Toronto, because I have checked it to that extent.

Mr. Portelance: Alright. Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to follow up this point of the legal jurisdiction, or the court case that was referred to earlier. Have I got this straight in my own mind: Dorval Airport is located in the municipality of Mississauga?

Some hon. Members: Malton Airport.

Mr. Benjamin: Malton, I mean. Pardon me. Wrong city. Malton is in Mississauga. If Met-

[Interpretation]

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président. Vous avez indiqué, monsieur Neville, qu'il y a environ 1,940 taxis à Toronto, soit tant de taxis pour tant de têtes de population. Quel est le critère de détermination du nombre de taxis détenteurs d'un permis à Toronto?

M. Neville: Un pour 975 personnes. C'est le maximum actuellement imposé par la Régie pour la région du Toronto métropolitain. Évidemment, cela est sujet à changement.

M. Howe: A supposer qu'il y ait un changement et que vous en vouliez davantage, quelle procédure suivriez-vous pour accorder d'autres permis?

M. Neville: Nous modifierions le règlement de la Régie des permis, pour ramener ce chiffre de 975 à 800, par exemple.

M. Howe: Est-ce que vous annoncez ces nouveaux permis?

M. Neville: Non. Nous avons de très longues listes de personnes qui attendent des permis de taxi dans le Toronto métropolitain, monsieur.

M. Howe: Merci.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: En réponse à une question précédente, vous avez dit qu'Air Terminal Transport ne détient pas son permis de vous?

M. Neville: C'est juste, monsieur.

M. Portelance: Mais il a un permis de la régie provinciale qui lui permet d'aller n'importe où dans la province.

M. Neville: Je ne connais pas toute l'étendue de ses droits, mais je sais qu'il a le droit d'aller de Malton au Toronto métropolitain. J'ai vérifié cela.

M. Portelance: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur la question de la juridiction, c'est à dire sur la cause judiciaire mentionnée tantôt. Ai-je bien compris: l'aéroport de Dorval se trouve dans la municipalité de Mississauga?

Des voix: L'aéroport de Malton.

M. Benjamin: Malton, je veux dire. Excusez-moi. Je me suis trompé de ville. Malton se

[Texte]

Metropolitan Toronto taxi drivers were permitted to pick up fares at Malton destined for Metropolitan Toronto, are they contravening the by-law of Mississauga? In other words, does Mississauga have the prior jurisdiction over Malton, because it is located in their boundaries, or do the DOT regulations and Metropolitan Toronto by-laws apply?

Mr. Ross: No. I think on the Malton Airport complex, the Department of Transport is, obviously, the governing body. The Metropolitan Toronto taxicabs could not sit at the cab stand in Mississauga for the purpose of soliciting business. But they could sit at the cab stand, or in any parking space provided by the Department of Transport for this purpose, at Malton, without conflicting with the Mississauga by-law.

Mr. Benjamin: For this purpose then, Malton would not be considered in Mississauga, if to a Metropolitan Toronto cab.

Mr. Ross: It is in Mississauga, but it is not within the jurisdiction of Mississauga.

Mr. Benjamin: I see. Has your Commission received any complaints from other than taxicab owners, or drivers, about the metered cabs not being available at the airport?

Mr. Neville: Certainly not to the extent where it was worth documenting, sir. I mean, we had the odd phone call from citizens who had come from out of town stating, "Why could I not take that cab?"; but apart from that, no.

Mr. Benjamin: They are few and far between, then?

Mr. Neville: That is right. Certainly nothing that would warrant your consideration.

Mr. Benjamin: Has there been any discussion between your jurisdiction and Mississauga on this conflict between your municipal by-laws, and the licensing of cabs, in relation to the Airport?

Mr. Neville: No, sir, there has not.

Mr. Benjamin: Alright, that is all.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you very much. Yes, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Neville. What you have been telling us about the law, is that based on legal opinion or a clear judgment of the

[Interprétation]

trouve dans Mississauga. Si les chauffeurs de taxi du Toronto métropolitain étaient autorisés à aller chercher des clients à Malton pour les conduire dans le Toronto métropolitain, est-ce qu'ils enfreindraient le règlement en vigueur à Mississauga? En d'autres termes, est-ce que Mississauga aurait une compétence prioritaire, vu que Malton se trouve dans ses limites ou est-ce que ce sont les règlements du ministère des Transports ou du Toronto métropolitain qui s'appliqueraient?

M. Ross: Non. Pour ce qui est du complexe de l'aéroport de Malton, c'est évidemment le ministère des Transports qui a l'autorité. Les taxis du Toronto métropolitain ne pourraient certainement attendre à une station de Mississauga aux fins de solliciter de la clientèle. Mais ils pourraient utiliser la station de taxis ou n'importe quel espace de stationnement prévu pour cela par le ministère des Transports, à Malton, sans enfreindre le règlement de Mississauga.

M. Benjamin: A cette fin, dans ce cas, on considère que Malton ne fait pas partie de Mississauga.

M. Ross: C'est dans Mississauga, mais pas du ressort de Mississauga.

M. Benjamin: Je vois. Avez-vous reçu des plaintes d'autres personnes que des propriétaires ou chauffeurs de taxis au sujet du fait que les taxis à compteurs ne sont pas disponibles à l'aéroport?

M. Neville: Certainement pas assez pour en faire une compilation, monsieur. On a bien eu un appel téléphonique de temps à autre de la part de personnes venant de l'extérieur qui nous ont demandé pourquoi elles n'avaient pu prendre le taxi. A part cela, non.

M. Benjamin: Il y en a très peu, dans ce cas.

M. Neville: C'est cela. Certainement pas suffisamment pour qu'on s'y arrête.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a eu une discussion entre votre organisme et Mississauga au sujet de ce conflit entre les règlements municipaux et l'accord des permis de taxi à l'aéroport?

M. Neville: Non, monsieur.

M. Benjamin: C'est tout, merci.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup. Oui, monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Neville, ce que vous venez de nous dire au sujet de la loi, est-ce que cela est un avis juridique ou une décision

[Text]

courts? Why I ask that is that we have a brief here signed by the town solicitor for Mississauga, and what he says in this contradicts what you say. In other words, you have been saying that the Toronto cab could pick up in Mississauga as long as he was bringing the passenger back to Toronto. You have also said the Mississauga cab could pick him up in Toronto, as long as he is bringing him back to Mississauga.

Mr. Neville: That is right.

Mr. Allmand: Is what you are telling us based on a legal opinion, or is it a clear-cut judgment of a court, or an explicit statute because, as I say, we have this in our hands, and it seems to disagree with what you say.

Mr. Neville: I would prefer Mr. Ross to make some quotations. He is more familiar with the legal phraseology than I am. But this is the case we are making reference to: Olive vs...

Mr. Allmand: Is it based on this Supreme Court case?

Mr. Neville: Yes, sir, it is.

Mr. Ross: Mr. Chairman. What I would prefer to do, if we could, would be to prepare for you a summary of the cases as we have them, and perhaps give them to you rather than try now...

Mr. Allmand: In writing?

Mr. Deakon: Attach them as an appendix.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Allmand: Excellent. Very good. Wait, I have just one question here, and perhaps either of you can answer it. If a cab is doing business between two or three municipalities, on a fixed rate, not on a meter, does he also have to obtain a licence from the Provincial Transport Board? Or are you in a position to answer that question?

Mr. Neville: I am not in a position to answer it right now, sir.

Mr. Allmand: Why I asked that is that it seems in Quebec they do, because Murray Hill, for their limousines, have a licence from the Quebec Transport Board, like a bus.

Mr. Neville: Are not all taxicabs allowed licences by the province, in Quebec? I mean this is one and the same.

[Interpretation]

des tribunaux? Je pose la question parce que nous avons ici un mémoire de l'avocat de la ville de Mississauga où il est dit le contraire de ce que vous affirmez. En d'autres termes vous avez dit qu'un taxi de Toronto pourrait faire monter un client à Mississauga pourvu qu'il le ramène à Toronto. Vous avez aussi dit que le taxi de Mississauga pourrait venir faire la même chose à Toronto pourvu qu'il ramène son client à Mississauga.

M. Neville: C'est cela.

M. Allmand: Vos propos sont-ils fondés sur un avis juridique, est-ce un jugement du tribunal ou s'agit-il d'un statut explicite? Nous avons en main ce document, qui semble vous contredire.

M. Neville: Je préférerais que M. Ross vous donne les références. Il connaît mieux que moi les tournures juridiques. Mais voici la cause dont nous voulons parler: Olive vs...

M. Allmand: S'agit-il du jugement de la Cour suprême?

M. Neville: Oui, monsieur, c'est cela.

M. Ross: Monsieur le président, je préférerais, si cela est possible, vous préparer un résumé des causes que nous avons plutôt que d'essayer maintenant...

M. Allmand: Par écrit?

M. Deakon: Annexez-les en appendice.

Des voix: Bravo.

M. Allmand: Excellente idée. Un instant. Je n'ai qu'une seule question à poser; l'un d'entre vous pourrait peut-être y répondre. Si un taxi transporte des clients entre deux ou trois municipalités, à un taux fixe, et non pas au compteur, est-ce qu'il doit aussi obtenir un permis de la Régie provinciale des transports? Êtes-vous en mesure de répondre à cette question?

M. Neville: Je ne suis pas en mesure d'y répondre tout de suite, monsieur.

M. Allmand: Je posais la question parce que tel est le cas au Québec. La Murray Hill détient un permis de la Régie des transports du Québec pour ses limousines. C'est la même chose que pour les autobus.

M. Neville: Tous les taxis n'obtiennent-ils pas un permis de la province, au Québec. C'est exactement la même chose.

[Texte]

Mr. Allmand: I would like to know the answer to that question, but maybe you are not the best witnesses to answer it.

Mr. Neville: No.

Mr. Allmand: Alright, thank you.

A Witness: Will you want them again?

The Chairman: No, thank you. You have been very kind.

The Chairman: Would the Mississauga Cab Owners Association please come forward? You are Mr. Davidson? Will you please sit here. Order please.

Mr. Davidson has some advisers with him—Mr. Thompson and Mr. Rose. I would ask Mr. Davidson to read his brief. Maybe you could just summarize it.

Mr. Alexander Davidson, Q.C. (Legal Counsel for The Mississauga Cab Owners Association): Yes, very well. Mr. Chairman, some of the points have already been made in respect to the ones that we make in our brief. If I may, I would like to emphasize what I feel are points important to our association and which may be at some cross purpose with comments that have already been made.

This association has as members approximately 90 per cent of the owners of taxicabs licensed to operate in the Town of Mississauga and licensed taxis number about 200.

The owners operate these taxis out of rokerages. As has been stated the airport is located in the Town of Mississauga. It has been stated as well that there is a prohibition on taxis picking up passengers at the airport except when called by Air Terminal at peak periods or when specifically phoned or arranged for in advance by an arriving passenger. Consequently, the business of the Mississauga taxi operators is restricted in its own municipality. Now the taxi industry in Mississauga has grown in connection with other types of businesses which have been attracted partly by the airport location and partly by the availability of land suitable for industrial and commercial use.

The population increase has been enormous. The direct income to Mississauga taxis derived from fares to and from the airport for individuals and industries is estimated to be about 25 per cent of the total income of taxis in Mississauga. The taxis have acquired many charge account customers with this commercial relation to the airport and they consequently service them not only for their

[Interprétation]

M. Allmand: J'aimerais avoir la réponse, mais vous n'êtes peut-être pas les témoins tout désignés pour nous donner ce renseignement.

M. Neville: Non.

M. Allmand: Très bien, merci.

Un témoin: Les voudrez-vous encore?

Le président: Non, merci. Vous avez été très gentils.

L'Association des propriétaires de taxis de Mississauga, s'il vous plaît? Vous êtes M. Davidson? Veuillez vous asseoir ici. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Davidson est accompagné de ses conseillers, M. Thompson et M. Rose. Je demanderais à M. Davidson de nous donner lecture de son mémoire. Vous pourriez peut-être nous le résumer.

M. Alexander Davidson, Q.C. (conseiller juridique, la Mississauga Cab Owners Association): Oui, parfait. Monsieur le président, certains des points que nous soulevons dans notre mémoire ont déjà été traités. Si vous me le permettez, j'aimerais revenir particulièrement sur les points qui me semblent importants pour notre Association et qui peuvent aller à l'encontre de commentaires déjà faits.

L'Association regroupe environ 90 p. 100 des propriétaires de taxis qui détiennent un permis d'exploitation dans la ville de Mississauga. Il y a environ 200 permis de taxi en tout.

Ces propriétaires fonctionnent sous l'égide d'agences. Comme on l'a déjà dit, l'aéroport est situé dans la ville de Mississauga. On a dit également qu'il est interdit aux taxis de faire monter des passagers à l'aéroport sauf lorsque l'*Air Terminal* fait appel à leurs services aux heures de pointe ou qu'un voyageur demande lui-même ce service. Par conséquent, les taxis de Mississauga ne peuvent travailler que dans leur municipalité. L'industrie du taxi à Mississauga a grandi avec d'autres commerces qui ont jugé à leur avantage la proximité de l'aéroport et la disponibilité de terrain commercial et industriel.

L'accroissement démographique a été énorme. On estime qu'environ 25 p. 100 du revenu global des taxis de Mississauga proviennent du transport des particuliers et des industriels à destination et en provenance de l'aéroport. Grâce à ces rapports commerciaux, les taxis ont de nombreux clients qui ont des comptes de crédit. Ainsi non seulement ils font les voyages à l'aéroport, mais encore ils

[Text]

airport business but for much of their day to day requirements.

In February of 1969 the Council of the Town of Mississauga licensed Air Terminal Transport Limited as a brokerage in Mississauga to carry on a taxi-cab business. This brokerage carries with it the right to operate 80 taxi-cabs under present regulations. In certain circumstances they may operate more than 80 taxi-cabs.

It is the submission of our association that this licence for taxi-cab operation coupled with the Franchise Agreement to Air Terminal Transport limited will drain from the present Mississauga cab owners most, if not all, of their airport income and will infringe upon their related industry business. In addition, if it is anticipated that Air Terminal Transport Limited taxi business will not be restricted to airport business, it will compete with the existing airport business which Mississauga cabs have, will diminish their returns and will conflict as well with the non-airport business that the present Mississauga cab owners rely upon in their own municipality. I concede that the licensing of this brokerage by Mississauga Council is certainly outside the jurisdiction of the Department of Transport but I think it arose by reason of the Franchise Agreement with Air Terminal Transport Limited.

You have heard evidence as to the basis upon which taxi-cabs are licensed in Metropolitan Toronto. It is different in the Town of Mississauga. The applications are processed on an individual basis and considered on the same basis by the Town of Mississauga.

The Mississauga cab owners do not seek to have any preferential treatment to the prejudice of others but only the right to compete in offering service within what is their own jurisdiction. Without criticizing the efficiency of the present franchise holders, the public has voiced dissatisfaction and you have already heard some comments upon that.

Orderly, efficient and economical transportation of passengers to and from the airport is the paramount consideration. Is it the submission of the association that it must be implemented while creating equal and just opportunities for those who can and should be given the opportunity to provide this transportation service.

As has been mentioned, the Toronto Transit Commission has recently begun a bus service, I believe it is between the Islington subway station and the airport. The solution as submitted by this association is that a taxi-cab

[Interpretation]

répondent à une bonne part des besoins quotidiens de ces industries.

En février 1969, le Conseil municipal de Mississauga a autorisé l'*Air Terminal Transport Limited* à établir une agence à Mississauga pour l'exploitation d'une entreprise de taxi. Ce permis autorise l'exploitation de 80 taxis, en vertu du règlement actuel, et même plus dans certaines circonstances.

Notre Association est donc d'avis que ce permis d'exploitation de taxi, avec la Convention de concession avec l'*Air Terminal Transport Limited* fera perdre aux propriétaires de taxis de Mississauga la plupart, sinon la totalité, de leur revenu, et qu'ils perdront du même coup une partie de leurs affaires connexes avec l'industrie. En plus, si l'*Air Terminal Transport Limited* n'est pas limitée à l'aéroport, elle fera concurrence aux taxis de Mississauga qui desservent l'aéroport; ceux-ci verront leurs recettes diminuer et perdront en même temps une partie des affaires qu'ils font ailleurs qu'à l'aéroport et sur lesquelles les propriétaires de taxis de Mississauga peuvent compter dans leur propre municipalité. Je reconnais que l'émission de ce permis d'agence par le Conseil municipal de Mississauga n'est certainement pas du ressort du ministère des Transports, mais je suppose que cela découle de la Convention de concession avec l'*Air Terminal Transport Limited*.

On vous a dit, lors des témoignages, sur quelle base sont délivrés les permis de taxi dans la région métropolitaine de Toronto. Ce n'est pas la même chose à Mississauga. Les demandes sont étudiées individuellement par la ville de Mississauga.

Les propriétaires de taxis de Mississauga n'essaient pas d'avoir un traitement préférentiel; ils réclament simplement le droit de concurrencer pour offrir un service dans ce secteur qui est de leur ressort. Nous ne voulons pas critiquer l'efficacité des concessionnaires actuels, mais le public a manifesté son mécontentement et vous avez déjà entendu des commentaires à cet égard.

Un service ordonné, efficace et rentable pour le transport des voyageurs est de la plus haute importance. L'Association est d'avis qu'il faut offrir ce service, mais pas sans donner une chance égale à ceux qui peuvent et qui devraient assurer ce service de transport.

Comme on l'a dit déjà, la *Toronto Transit Commission* récemment a mis en service des autobus, entre la station de métro Islington et l'aéroport. La solution proposée par notre Association serait qu'une station de taxis soit

[Texte]

and be set up and designated for Mississauga taxi-cabs. It is suggested that it be located on the Arrivals Level of the airport and that the number be limited to a 15. This number may have to be revised.

The Mississauga owners that are represented by the association would guarantee the availability of taxis. I do not mean instantaneous availability of taxis but I point out that they are working in that area all the time because the airport is, as I stated, located in the Town of Mississauga. By radio dispatch they would be constantly available at short notice if indeed they were not numbers of their cabs already there. They can increase the size of their fleet accordingly and they would agree or could agree to pay an assessment for the parking and supervision at the stand. Alternatively they could maintain and supervise it themselves in a manner that would be satisfactory to the department.

It is the submission of the association that such a system would not prejudice Air Terminal Transport Limited in that their taxis as licensed by Mississauga would have equal rights to participate at the stand and their limousine and bus service would still get the bulk of passengers going to a central destination. The majority of the members of the association reside in Mississauga; they pay the municipal levies; they support the town's economy and to be denied the right to pick up passengers in their jurisdiction combined with what anticipated competition would come from Air Terminal Transport would result, it is submitted, in a harsh and inequitable burden upon them.

That is the end of the brief but if I might make just one comment. I think one notices that there is a lack of reference to Metro Toronto taxi-cabs in this brief and this was done purposely. It is the feeling of the association that this is primarily within the jurisdiction of the Council of the Town of Mississauga who, by by-law, regulate who can come in to the municipality and carry on business.

The association feels that it is aware of the present thinking of the council but does not wish to say what their thinking is. We feel that they ought to express this themselves. This is the brief and those are my comments.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder if I could start out, Mr. Davidson, and ask if when you make reference to a sizable number of industrial accounts at the airport you are talking about continuing business for your members

[Interprétation]

réservée aux taxis de Mississauga. Nous proposons qu'elle soit située à la sortie des voyageurs et qu'il y ait une limite de 15 taxis. Il y aura peut-être lieu de reviser ce nombre.

Les propriétaires de Mississauga qui sont représentés par l'Association garantiraient la disponibilité des taxis. Je ne veux pas dire un service instantané de taxis. Je veux dire qu'ils travaillent toujours dans cette région. L'aéroport se trouve en effet dans la ville de Mississauga. Grâce aux communications radio, ils seraient toujours disponibles, même s'il ne s'y trouve pas déjà un certain nombre de leurs taxis. Ils peuvent augmenter le nombre de leurs voitures en conséquence et accepteraient ou pourraient accepter de payer une cotisation pour le stationnement et pour la surveillance de la station, ou encore la maintenir et la surveiller eux-mêmes d'une façon qui conviendrait au ministère.

De l'avis de l'Association, un tel système ne porterait pas préjudice à l'*Air Terminal Transport Limited* en ce sens que ses taxis qui ont un permis de Mississauga auraient le même droit de profiter de la station, car ses limousines et ses autobus transporteraient toujours le gros des voyageurs jusqu'au centre-ville. La plupart des membres de l'Association habitent Mississauga, ils paient les impôts municipaux; ils soutiennent l'économie de la ville. Se voir refuser le droit de prendre des voyageurs à un aéroport situé chez eux et à subir en outre la concurrence de l'*Air Terminal Transport Limited* serait pour eux un fardeau très lourd et inéquitable.

Voilà la fin du mémoire, mais je voudrais ajouter un commentaire. On a vu qu'il n'est pas question des taxis du Toronto métropolitain dans notre mémoire. Ce n'est pas par oubli. L'Association est d'avis qu'il s'agit là essentiellement d'une question qui relève de la compétence du Conseil municipal de Mississauga, qui par voie de règlement, décide qui peut venir faire des affaires dans la municipalité.

L'Association croit connaître la pensée actuelle du Conseil, mais ne tient pas à la faire connaître. C'est au Conseil même de l'exprimer.

Voilà donc notre mémoire et nos commentaires.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pourrais-je vous poser d'abord la question suivante, monsieur Davidson? Quand vous parlez du nombre considérable de clients industriels à l'aéroport, pensez-vous aux industries qui se trouvent

[Text]

with the industries that happen to be located on the Department of Transport property at the airport, or if you are talking about some other...

Mr. Davidson: Commercial industries located in the Town of Mississauga.

Mr. Forrestall: As opposed to, on the physical territory of the airport itself.

Mr. Davidson: Yes, as opposed to those, yes.

Mr. Forrestall: Where do the members that you are representing and appearing for this afternoon want to take these additional passengers they would pick up? Anywhere the passenger wants to go?

Mr. Davidson: I think I would have to say yes, because my interpretation of the effect of that Supreme Court decision is different than the interpretation that appears to be placed upon it by Mr. Neville and Mr. Ross. I interpret the by-law as saying that if a Toronto cab picks up a passenger in Metro Toronto it can take that person anywhere and a Mississauga cab that picks up a fare in Mississauga can take it anywhere.

Mr. Forrestall: You indicate in your brief that your members would be prepared to guarantee a service at the airport. How would they undertake to do that?

Mr. Davidson: I would think it would have to be in a form of contract that would be agreeable to the Department of Transport. They feel they can do this because the airport is within the municipality and their taxis are constantly in the immediate vicinity.

Mr. Forrestall: Incidentally the Town of Mississauga should be the largest town I ever heard of—150,000 people. Are you going to become a city some day? How are people arriving at the Toronto International Airport serviced in terms of those who live in Mississauga?

Mr. Davidson: They can take an Air Terminal Transport limousine or they can call a taxi. I do not know of any set route for the Air Terminal buses that would go to a set destination in Mississauga. Am I correct on that?

Mr. Forrestall: In arriving at your position did you do any studies, any meaningful studies of the quality of the service that you are getting under the present arrangements?

Mr. Davidson: The quality that the citizens of Mississauga are getting?

Mr. Forrestall: Yes, is it good or is it bad?

[Interpretation]

situées dans la propriété du ministère des Transports à l'aéroport, ou bien s'agit-il de quelque'autre...

M. Davidson: Des industries situées dans la ville de Mississauga.

M. Forrestall: Et non pas seulement sur le territoire de l'aéroport?

M. Davidson: Oui, c'est bien cela.

M. Forrestall: Où les membres de l'Association que vous représentez cet après-midi voudraient-ils avoir le droit d'aller déposer les autres passagers qu'ils feraient monter? N'importe où?

M. Davidson: Je pense que je dois répondre oui. Je n'interprète pas de la même façon que semblent le faire M. Ross et M. Neville la portée de la décision de la Cour Suprême. Suivant mon interprétation du règlement, si un taxi de Toronto prend un voyageur dans le Toronto métropolitain, il peut le conduire n'importe où et, si un taxi de Mississauga fait monter un client à Mississauga, il peut lui aussi le déposer n'importe où.

M. Forrestall: Selon votre mémoire, vos membres seraient prêts à garantir le service à l'aéroport? Comment s'y prendraient-ils?

M. Davidson: Il faudrait alors conclure un contrat qui convienne au ministère des Transports. Ils pensent pouvoir le faire, parce que l'aéroport se trouve dans la municipalité et que leurs taxis se trouveront constamment dans le voisinage immédiat de l'aéroport.

M. Forrestall: Soit dit en passant, la ville de Mississauga doit être la plus grande municipalité qui n'ait pas le statut de cité. Deviendrez-vous cité un jour? Quel service ont les gens de Mississauga qui arrivent à l'aéroport international de Toronto?

M. Davidson: Ils peuvent prendre la limousine de l'Air Terminal Transport ou appeler un taxi. Je ne pense pas que les autobus de l'Air Terminal suivent un itinéraire précis conduisant à un point donné dans Mississauga. Ai-je raison sur ce point?

M. Forrestall: Avant de prendre position, avez-vous étudié comme il faut la qualité du service que vous avez en vertu des dispositions actuelles?

M. Davidson: La qualité du service qu'ont les gens de Mississauga?

M. Forrestall: Oui, est-il bon ou mauvais?

[Texte]

Mr. Davidson: I can only relate that I am old that complaints are made from time to time about the service, but I do not know of any specific instances.

Mr. Forrestall: I am not trying to suggest that you would or would not do, but may I ask you: would you, on behalf of your members, enter into discussions with the Metropolitan Toronto Taxicab Conference companies and independent owners and operators with a view to some mutual arrangements? Would this be something you would wish to do or something that you do not particularly want to do at this time.

Mr. Davidson: I think it could always be attempted but I think that the municipalities involved would be the only ones that would be able to lift whatever restrictions are on for competing in the others' municipalities.

Mr. Forrestall: You are right, of course. Would your members then object to the municipality entering into this type of discussion or negotiation with other municipalities or other jurisdictions?

Mr. Davidson: Oh, I do not believe they would object at all. I do not think it would be within their province to object.

Mr. Forrestall: One other question. On behalf of the cab drivers in Mississauga have you or anyone else recently approached the present licensee or the airport manager or the department of Transport with a view to changing existing patterns of service at the airport, or for example, to request that a direct line phone be put into your association to your member companies in your association? Have you made any of these approaches?

Mr. Milton Rose (General Manager, The Mississauga Cab Owners Association): Over the past times, we have had requests because we are in a position, as our counsel said, to give service to the airport within a maximum of 10 minutes even during rush hour when the city cars cannot get there, we are always there. I know specifically that my company has offered to take any overflow that A.T.T. has at any time. We have extended this offer and they have used this frequently for this purpose.

Mr. Forrestall: That is, the licensee at the airport has used you.

Mr. Rose: That is right, they have used us.

[Interprétation]

M. Davidson: Je sais qu'il y a des plaintes de temps à autre au sujet du service, mais je ne connais pas de cas précis.

M. Forrestall: Je n'essaie pas de vous dire ce que vous devez faire ou ne pas faire, mais puis-je vous demander ceci: entameriez-vous au nom de vos membres, des pourparlers avec les compagnies et les exploitants et propriétaires indépendants de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference en vue d'en arriver à une entente quelconque? Est-ce une chose que vous envisageriez ou bien est-ce que vous n'y tenez pas particulièrement pour l'instant?

M. Davidson: On pourrait toujours essayer, mais je crois que les municipalités en cause seraient les seules capables de lever les restrictions à la concurrence.

M. Forrestall: Vous avez raison, bien sûr. Vos membres s'opposeraient-ils dans ce cas à ce que la municipalité amorce de tels pourparlers avec d'autres municipalités ou d'autres organismes?

M. Davidson: Oh, je ne pense pas qu'ils s'y opposeraient le moins du monde. Je ne pense pas qu'il serait de leur intérêt de s'y opposer.

M. Forrestall: Une dernière question. Au nom des chauffeurs de taxis de Mississauga, a-t-on demandé récemment au détenteur actuel de la concession, ou au gérant de l'aéroport ou au ministère des Transports de modifier le service actuel; a-t-on demandé, par exemple, qu'une ligne téléphonique directe soit installée entre l'aéroport et votre Association ou des entreprises membres de votre Association? Est-ce que vous avez fait de telles amorces?

M. Milton Rose (directeur général de la Mississauga Cab Owners Association): Nous avons eu des demandes dans le passé, car nous sommes en mesure, comme votre conseiller l'a dit, de desservir l'aéroport dans un maximum de dix minutes. Même quand les autres voitures ne peuvent s'y rendre, aux heures de pointe, nous, nous y sommes toujours. Je sais très bien que ma compagnie a offert de prendre n'importe quand tout l'excédent dont ne pourrait pas s'occuper l'A.T.T. Nous avons fait cette offre et l'A.T.T. en a souvent profité.

M. Forrestall: C'est-à-dire que le concessionnaire a eu recours à vos services.

M. Rose: Oui, c'est cela.

[Text]

Mr. Forrestall: And this would be a generality in terms of Mississauga taxis because they are relatively close at hand.

Mr. Rose: We are available.

Mr. Forrestall: Would you be interested in tendering for this type of service?

Mr. Rose: I do not think that we are large enough to completely tender.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. May I ask the witness what is the price of a taxi licence in Mississauga? Roughly, I mean, it does not have to be exact.

Mr. Davidson: It is less than \$100.

Mr. Trudel: Fine, this is sufficient. Now, could a Metro taxi operator secure a licence at the present time from the municipality?

Mr. Davidson: A Metropolitan Toronto taxi owner?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Davidson: I do not know. I do not believe so but I do not know.

Mr. Rose: They cannot.

Mr. Trudel: They cannot. There are no licences open.

Mr. Rose: This is not the case, sir. The Case is that if you own a licenced cab in Metropolitan Toronto, you cannot own a licenced car in Mississauga as well. I think it is reciprocal.

Mr. Trudel: Fine. Now, briefly, Mr. Chairman, on page 2 you mention that you anticipate a change in the agreement regarding the 80 cabs. Is this because you feel that there will be a change in the contract, because from my recollection, the taxi operation is already included in the previous contract.

Mr. Davidson: No, I do not believe that at the inception of the previous contract, a taxi provision was included. My understanding is that the council of the Town of Mississauga in anticipation that the agreement with the Air Terminal would be continued, granted a brokerage licence to a firm called Aero Taxi Limited which is owned by Air Terminal Transport. A brokerage carries with it the right to operate 80 taxicabs.

[Interpretation]

Mr. Forrestall: Cela vaudrait pour l'ensemble des taxis de Mississauga, vu qu'ils sont relativement proches.

Mr. Rose: Nous sommes disponibles.

Mr. Forrestall: Est-ce que vous seriez prêts à soumissionner pour ce genre de service?

Mr. Rose: Je ne crois pas que nous soyons assez forts pour présenter une telle soumission.

Mr. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Merci, monsieur le président. Je voudrais demander au témoin quel est le prix d'un permis de taxi à Mississauga. Un chiffre approximatif me suffira.

Mr. Davidson: Moins de \$100.

Mr. Trudel: Parfait, cela me suffit. Est-ce qu'un exploitant de taxis du Toronto métropolitain pourrait obtenir un permis de votre municipalité aujourd'hui?

Mr. Davidson: Un propriétaire de taxis du Toronto métropolitain?

Mr. Trudel: Oui.

Mr. Davidson: Je n'en sais rien. Je ne le crois pas; je ne sais pas.

Mr. Rose: Il ne peut pas.

Mr. Trudel: Il ne peut pas. Il n'y a pas de permis de libre.

Mr. Rose: Ce n'est pas le cas, monsieur. Un détenteur de permis dans le Toronto métropolitain ne peut avoir de permis à Mississauga et vice versa.

Mr. Trudel: Très bien. Donc, en résumé, monsieur le président, vous dites à la page 2, que vous prévoyez une modification à l'entente relative aux 80 taxis. Est-ce parce que vous prévoyez qu'il y aura un changement au contrat, car, si je me souviens bien, le contrat précédent prévoit déjà le cas des taxis.

Mr. Davidson: Non, je ne crois pas que le contrat précédent ait comporté de dispositions relatives aux taxis. Sauf erreur, le Conseil municipal de Mississauga, prévoyant le maintien de l'entente avec l'Air Terminal, a accordé un permis d'agence à l'Aero Taxi Limited, qui est la propriété de l'Air Terminal Limited. Un permis d'agence donne le droit d'exploiter 80 taxis.

[Texte]

Mr. Trudel: On page 3 you mention that there are violations by the Metro operators of the Mississauga by-laws. I do not know whether you were present this morning when the infractions were mentioned but should an infraction take place at the airport are they prosecuted under your own by-laws in Mississauga?

Mr. Davidson: I cannot speak for the prosecutions. My understanding is that there have been prosecutions. The licensing body in Mississauga would cause such prosecutions to be laid.

Mr. Trudel: Are you aware of any connections at the present time between the existing permit holders, Air Terminal Transport, and existing cab companies either in Mississauga or in Toronto?

Mr. Davidson: Any connection between them?

Mr. Trudel: Business connections.

Mr. Davidson: They have a business connection with Aero Taxi Limited in Mississauga. I would anticipate the only other connection they have with Metro taxis would be the occasional calling of a Metro taxi at a peak period.

Mr. Trudel: The first one that you mentioned, Aero, would be an ownership, a part ownership?

Mr. Davidson: I honestly do not know, sir. I do not know what the connection is, but the popular opinion is that they are the owners and have this brokerage licence from the Mississauga Council.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: I was interested, Mr. Davidson, some of the parts which Mr. Trudel dealt with. On page 2 you suggest that the town of Mississauga went into an agreement with the Air Terminal Transport Limited and allowed them to have 80 licensed taxis operating in that town. Do these licensed taxis operate in Mississauga exclusively to the airport or do they operate as any of the other taxi brokerage firms in Mississauga?

Mr. Davidson: We assume that they will act not exclusively related to the airport. They are not up to their full complement of 80 taxis. I frankly do not know how many they are presently operating. It may be only two, or four, or six.

[Interprétation]

M. Trudel: A la page 3, vous dites que les taxis métropolitains enfreignent les règlements de Mississauga. Je ne sais pas si vous étiez là ce matin quand on a parlé de ces infractions. S'il était commis une infraction à l'aéroport, est-ce que des poursuites seraient intentées en vertu des règlements de Mississauga?

M. Davidson: Je ne puis rien dire des poursuites. Je crois savoir qu'il y en a déjà eu. C'est l'organisme qui délivre les permis dans Mississauga qui ferait intenter ces poursuites.

M. Trudel: Êtes-vous au courant des rapports qu'il y aurait en ce moment entre le détenteur du permis actuel, soit l'Air Terminal Transport, et les autres sociétés de taxis, soit à Mississauga soit à Toronto?

M. Davidson: De n'importe quels rapports?

M. Trudel: Des liens commerciaux.

M. Davidson: Ils ont des rapports commerciaux avec l'Aero Taxi Limited de Mississauga. Je dirais que le seul autre rapport qu'ils ont avec les taxis de Toronto consiste à faire appel à leurs services à l'occasion en période de pointe.

M. Trudel: Le premier que vous avez mentionné, Aero, leur appartiendrait en partie?

M. Davidson: Franchement, je ne le sais pas, monsieur. Je ne sais pas quel rapport il y a, mais on croit généralement qu'ils sont les propriétaires et qu'ils détiennent ce permis d'agence du Conseil de Mississauga.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Davidson, je m'intéresse en particulier à certains points soulevés par M. Trudel. A la page 2, vous donnez à entendre que la ville de Mississauga a conclu une entente avec l'Air Terminal Transport Limited, qu'elle a autorisé à exploiter 80 taxis dans cette ville. Ces taxis travaillent-ils exclusivement entre Mississauga et l'aéroport ou sont-ils exactement sur le même pied que les autres agences de taxis de Mississauga?

M. Davidson: Nous supposons que leur activité ne sera pas exclusivement rattachée à l'aéroport. Ils n'ont pas leurs 80 taxis en ce moment. Je ne saurais vous dire combien ils sont à l'heure actuelle. Il se peut qu'il n'y en ait que deux, quatre ou six.

[Text]

Mr. Horner: Actually, then, you could have 280 taxis operating in Mississauga.

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Horner: With a population of 135,000.

Mr. Davidson: One hundred and thirty-five thousand to one hundred and fifty thousand; I am not certain.

Mr. Horner: That means pretty close to 400 to 500 people per cab.

Mr. Davidson: I do not know. I accept what you say.

Mr. Horner: I would say 400 to 500. The point I am trying to make is that you have just about half what Metro Toronto has in the relationship of people to taxicabs. Is this because of the location of the airport?

Mr. Davidson: I do not know. I do not know. As I say in the brief, it is not a per capita basis that motivates the Council of Mississauga.

Mr. Horner: Your are here representing the cab owners of Mississauga—90 per cent of the taxis. Did you object on behalf of these cab owners when this agreement was entered into to the addition of 80 more taxicabs in Mississauga?

Mr. Davidson: I personally did not. Perhaps Mr. Rose might speak in that respect.

Mr. Rose: Did we object to this addition?

Mr. Horner: Yes.

Mr. Rose: On behalf of my company I objected in saying that if such an issue was made, I wanted a clarification whether they were issuing a two-type licence in our town; whether the licence for the 80 cars that they were issuing to ATT was giving them the privilege of operating within the airport and the Town of Mississauga, and whether our plates were going to just give us the right to operate in the town and not at the airport.

Mr. Horner: What was the answer to your question?

Mr. Rose: At that time they said that they would make a recommendation that all Mississauga cabs have the right because they were licensed under Mississauga.

Mr. Horner: What answer to that question did the Municipality of Mississauga give you?

[Interpretation]

M. Horner: Alors dans ce cas, vous pourriez avoir 280 taxis dans Mississauga.

M. Davidson: Oui.

M. Horner: Avec une population de 135,000 âmes.

M. Davidson: De 135 à 150 mille. Je ne suis pas tout à fait sûr.

M. Horner: C'est-à-dire près d'un taxi pour 400 ou 500 habitants.

M. Davidson: Je ne sais pas. Je suppose que oui, puisque vous le dites.

M. Horner: Je dirais entre 400 et 500. Ce à quoi je veux en arriver, c'est que vous avez un rapport population/taxi qui est d'environ la moitié de celui du Toronto métropolitain. Est-ce dû à l'aéroport?

M. Davidson: Je n'en sais rien. Comme je vous le disais dans le mémoire, le Conseil de Mississauga ne se fonde pas sur le nombre de têtes de population.

M. Horner: Vous êtes ici pour représenter les propriétaires de taxi de Mississauga, c'est-à-dire 90 p. 100 d'entre eux. Vous êtes-vous opposé, au nom de vos commettants, à l'accord prévoyant l'addition de 80 autres taxis à Mississauga?

M. Davidson: En ce qui me concerne, non. M. Rose pourrait peut-être dire quelque chose là-dessus.

M. Rose: Nous sommes-nous opposés à cette addition?

M. Horner: Oui.

M. Rose: Au nom de ma compagnie, j'ai protesté en disant que, si l'on accordait ce permis, je voulais savoir s'il s'agissait d'un permis autorisant les deux genres de transport dans notre ville; je voulais savoir si le permis de 80 voitures accordé à l'A.T.T. conférerait au détenteur le privilège de travailler à l'aéroport et dans la ville de Mississauga et si nos plaques nous donneraient seulement le droit de travailler dans la ville et non pas à l'aéroport?

M. Horner: Qu'est-ce qu'on vous a répondu?

M. Rose: A ce moment-là, on a dit qu'on recommanderait que tous les taxis de Mississauga aient le même droit vu qu'ils détenaient un permis de Mississauga.

M. Horner: Quelle fut la réponse de la municipalité de Mississauga?

[Texte]

Mr. Rose: This was their answer at that time; that they would make this submission.

Mr. Horner: Were they not in the diver's hat if Air Terminal Transport Limited wanted to license cabs in their town? What did Mississauga get in return for allowing 80 additional cabs into their municipality?

Mr. Rose: I would assume only the nominal charge for licences.

Mr. Horner: They took you guys, did they not? They forgot about you guys completely, you ask me.

One other question I would like to ask. If there were a common stand at the Malton Airport, and I mean by a common stand on a first-come-first-served basis where you line up and wait, do you feel that the cab drivers in Mississauga would be crowded out eventually by the huge number, basically? You have only 200 cabs in Mississauga and roughly 2,000 in Metropolitan Toronto. Do you believe that you would not be in a competitive position to hold your own in a common stand situation?

Mr. Rose: If it were just a wide-open cut across the present-day tomorrow I would agree with you, but if we...

Mr. Horner: No, wait a minute. I am taking no position on this issue at all. Do not agree with me.

Mr. Rose: I would say that if such were the case that tomorrow this came about, we would be in a position where we could not compete. But if we were allowed to grow as we need, because we are not restricted to a per capita basis, I am sure that we could handle the situation very easily without upsetting the balance that is there now.

Mr. Horner: There is no restriction in Mississauga?

Mr. Rose: No, it is on a personal basis only, on demand.

Mr. Horner: In other words, if you can buy the licence to have a friend in City Hall...

Mr. Rose: There is no such thing as buying a licence in Mississauga. You cannot operate individually in Mississauga. You must operate through a brokerage, so to get a licence or just to have one would be of no value whatsoever.

Mr. Horner: All right. Supposing you wanted to start a completely new brokerage

[Interprétation]

M. Rose: C'est cette réponse qu'on m'a faite alors qu'on allait faire cette recommandation.

M. Horner: N'est-ce pas eux qui avaient tous les atouts si l'Air Terminal Transport Limited voulait des permis dans Mississauga? Qu'est-ce que Mississauga a obtenu pour avoir permis ces 80 autres taxis?

M. Rose: Seulement le droit nominal des permis, je suppose.

M. Horner: Ils vous ont eus n'est-ce pas? Ils vous ont complètement oubliés, si vous voulez mon avis.

Il y a une autre question que j'aimerais poser. S'il y avait une station commune à l'aéroport de Malton—j'entends par là une station où les premiers arrivés seraient les premiers servis, où l'on fait la queue—croyez-vous que les chauffeurs de taxis de Mississauga finiraient par être exclus totalement par la force du nombre? Vous n'avez que 200 taxis à Mississauga, alors qu'il y en a 2,000 environ dans le Toronto métropolitain. Croyez-vous que vous ne seriez pas en mesure de soutenir la concurrence s'il y avait une station commune?

M. Rose: Si cela devenait entièrement libre aujourd'hui pour demain, je serais d'accord avec vous, mais si nous...

M. Horner: Non, un instant. Je ne prends pas position là-dessus. Vous ne pouvez donc être d'accord avec moi.

M. Rose: Je dirais que s'il en était ainsi demain, nous ne pourrions soutenir la concurrence. Mais si l'on nous laissait grandir avec les besoins, vu que nous ne sommes pas limités à telle ou telle proportion par rapport à la population, nous pourrions j'en suis sûr, nous tirer facilement d'affaires sans rompre l'équilibre actuel.

M. Horner: Il n'y a pas de restrictions à Mississauga?

M. Rose: Non, c'est sur une base personnelle seulement, sur demande.

M. Horner: En d'autres termes, si vous pouvez acheter un permis ou si vous avez des amis à l'hôtel de ville...

M. Rose: On n'achète pas de permis à Mississauga. On ne peut pas exploiter un taxi individuel à Mississauga. Il faut être rattaché à une agence. Un permis individuel serait donc absolument sans valeur.

M. Horner: D'accord! Mettons que vous voulez mettre sur pied une agence entière-

[Text]

firm. Could anybody go out and get another 40 cabs?

Mr. Rose: If he met the requirements of the municipality.

Mr. Horner: Then I think you could undermine the whole licensing system of the city of Toronto, and then particularly the municipal taxi bases pretty easily too.

Mr. Davidson: I think, sir, if I might interject, when I say that the applications are considered on an individual basis, the application would be made to the licensing board, who would decide whether or not it was a fair and proper application and a licence should be granted. But that there might be an increase in population of 5,000 would not automatically put five additional taxicabs or 10 additional taxicabs on the road.

Mr. Horner: Just one further question—and I asked the cab owners this question. Last night I got a ride in with a Mississauga cab from the airport to the Westbury Hotel. He was very courteous, it was a clean cab and I have no objections and no complaints whatsoever. However, I asked him about this and he said, "Well, rather than to make it a common stand, if you cannot let Mississauga cabs in there only, leave it the way it is." I said, "I, as a small-time lawmaker, do not believe in substantiating or agreeing with laws that are repeatedly being broken." He said, "I can go out there any time and generally I pick up a fare." I said, "You do not get fined?" He said, "No, not yet; I have been pretty lucky, I guess."

To me that is not good enough and I see you people are here representing the cab drivers of Mississauga. Would you prefer it changed or left as it is?

Mr. Rose: Absolutely changed.

Mr. Horner: Absolutely changed.

Mr. Rose: For the betterment of the public.

Mr. Horner: I have no further questions.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: My questions have been answered. Thank you.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. Just to clarify the first portion of your brief, Mr. Davidson, you state that you represent approximately 90 per cent of the owners of

[Interpretation]

ment nouvelle. N'importe qui pourrait-il obtenir en permis visant 40 autres taxis?

M. Rose: S'il répond aux exigences de la municipalité.

M. Horner: Dans ce cas, vous pourriez selon moi, miner tout le système des permis de la ville de Toronto, et particulièrement—assez facilement—les bases municipales des taxis.

M. Davidson: On me permettra d'intervertir ici. Lorsque je dis que les demandes sont étudiées individuellement, je veux dire que les sont présentées à la Commission des permis, qui décide si elles sont acceptables s'il y a lieu d'accorder un permis. Mais une augmentation de population de 5,000 habitants n'entraînerait pas par le fait même l'ajout de 5 ou 10 taxis.

M. Horner: Une dernière question, que j'ai posée aux propriétaires de taxis. Hier soir, j'ai pris un taxi de Mississauga, à partir de l'aéroport jusqu'à l'Hôtel Westbury. Service courtois, voiture propre rien à redire. Mais quand j'ai seulement interrogé sur la question, le chauffeur m'a confié: «eh bien plutôt que d'en faire une réglementation commune, si on ne veut pas en permettre l'accès aux taxis de Mississauga seulement qu'on laisse les choses comme elles sont. En tant que petit législateur, ai-je rétorqué, ne puis-je pas donner mon appui à des lois qui sont sans cesse violées. Je puis y aller n'importe quand, dit-il, et le plus souvent y prendre un passager. Vous n'êtes pas mis à l'amende.» «Pas jusqu'à maintenant je suppose que suis-je chanceux.»

Cela ne suffit pas, en ce qui me concerne. Vous qui représentez ici les chauffeurs de taxis de Mississauga, préféreriez-vous un changement ou le statu quo?

M. Rose: Un changement, absolument.

M. Horner: Absolument.

M. Rose: Le public aurait un meilleur service.

M. Horner: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: On a déjà répondu à vos questions, merci.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Merci, monsieur le président. Une simple précision sur la première partie de votre mémoire, monsieur Davidson. Vous dites que vous représentez environ 90 p. 1

[texte]

taxicabs in Mississauga. You say that their licensed taxis are numbering 200. Who owns the other 10 per cent? Do you know?

Mr. Davidson: Perhaps Mr. Thompson could answer that.

Mr. Peter Thompson (President, The Mississauga Cab Owners Association): The 10 per cent that just did not bother to come to the association. They are all independent owners. I might state here that in Mississauga a fleet owner is limited to four cars. There may be one or six fleet owners who have two or three cars. They may be members of this organization, but they have four plates or three plates.

Mr. Deakon: That brings up the point of one of the questions you answered to my learned friend previously regarding the fact that you must be a part of a brokerage. I think that was the reply you made. Now you mention something about independent owners. What is the difference? How do you relate independent owners and a brokerage?

Mr. Thompson: Personally, I am an independent owner.

Mr. Deakon: Do you belong to a brokerage?

Mr. Thompson: I belong to a brokerage. I am under the Brokerage of Peel taxi. My understanding is that two fleet owners can apply for a brokerage licence. They make an application at the Mississauga Council, who either approve or reject your application to join a brokerage, and in the case of A.T.T., when they applied for a brokerage licence which they were granted in February 1969, we had no knowledge of this as far as the granting of the brokerage licence was concerned.

Mr. Deakon: In other words, you can apply for a taxicab licence without being a member of a brokerage. Is that correct?

Mr. Thompson: No. When you make your application for a licence in Mississauga, you must have on your application which brokerage you are going to belong to.

Mr. Deakon: Considering the very affluent area which you people service, you have got a pretty good service there to, when you have 15,000 people, roughly, in the vicinity, that is the Town of Mississauga; it works out to, regardless of any other vehicles which you are talking about, 1 in 675.

[Interprétation]

des propriétaires de taxis de Mississauga et que les taxis sont au nombre de 200. A qui appartiennent les 10 p. 100 qui restent?

M. Davidson: M. Thompson pourrait peut-être vous répondre.

M. Peter Thompson (président de la Mississauga Cab Owners Association): Ce sont les 10 p. 100 qui n'ont pas voulu se donner la peine de se joindre à l'Association. Il s'agit de propriétaires indépendants. Je pourrais ajouter qu'à Mississauga un même propriétaire ne peut avoir plus de 4 voitures. Il y a peut-être cinq ou six propriétaires qui ont deux ou trois voitures. Ils sont peut-être membres de notre organisme, mais ils ont quatre plaques, ou trois plaques.

M. Deakon: Cela me ramène à une réponse que vous avez donnée à mon savant ami tantôt au sujet de l'obligation d'être rattaché à une agence. Je pense que c'est la réponse que vous avez donnée. Voici que vous parlez de propriétaires indépendants. Quelle différence y a-t-il? Comment concilier «agence» et «propriétaires indépendants»?

M. Thompson: Je suis moi-même propriétaire indépendant.

M. Deakon: Vous faites partie d'une agence?

M. Thompson: Je fais partie d'une agence. Je fais parti de l'Agence Peel. Sauf erreur, deux propriétaires de taxis peuvent demander un permis d'agence. Ils peuvent présenter une demande au Conseil municipal de Mississauga, qui l'approuve ou la rejette. Quand l'A.T.T. a demandé un permis d'agence—qu'elle a d'ailleurs obtenu en février 1969—nous n'en avons rien su, de moins pour ce qui est de l'octroi du permis.

M. Deakon: En d'autres termes, vous pouvez demander un permis de taxi sans faire partie d'une agence. C'est juste?

M. Thompson: Non. Lorsqu'on présente une demande de permis à Mississauga, il faut indiquer le nom de l'agence dont on fera partie.

M. Deakon: Compte tenu de la région très riche que vous desservez et vous avez un assez bon service dans cette région s'il y a 35,000 personnes à peu près dans le secteur, c'est-à-dire à Mississauga, cela fait un rapport de 1 à 675, si l'on ne tient pas compte des autres véhicules dont vous parlez.

[Text]

Mr. Horner: Of course, you are forgetting .

Mr. Deakon: Considering it is an affluent area, with two cars in each home pretty well, it is pretty good. What do you say about allowing other people from the metropolitan area, to also compete with you in transporting passengers? I think you will agree with me, that the majority of passengers alighting from aircraft at Malton International Airport are destined towards the metropolitan area. Do you agree with that?

Mr. Thompson: Roughly, yes; about 80 per cent, we assume.

Mr. Deakon: You would not want the Metro Toronto taxi drivers left out of this picture, would you?

Mr. Thompson: It is not a case, as far as I am concerned, and I think the Association is concerned, they do not feel that Metro is any detriment to us, but the point is that it is a legal question, whether they can operate out of the Malton Airport or not.

Mr. Deakon: Are you telling the Committee here, that any doings in the Malton International Airport are within the jurisdiction of Mississauga, or the County of Peel?

Mr. Thompson: State your question, again please.

Mr. Deakon: Are you telling the Committee right now, that, as far as what goes on in the Malton International Airport, is within the jurisdiction of the County of Peel, or the Town of Mississauga.

Mr. Thompson: Right.

Mr. Deakon: I beg to disagree. I understand that the airport is run by federal authorities, and under federal jurisdiction.

Mr. Thompson: I might have Mr. Davidson answer that, in a different manner, but it is our understanding that seeing as the Airport is situated in Mississauga, and it is controlled by the federal Department, therefore, in the municipality of Mississauga, we have some say in the matter, as far as operating a taxi.

Mr. Deakon: Yes. But we have heard from previous witnesses that the Air Terminal Service is licensed by the provincial government, and not by any municipality.

Mr. Thompson: That is right.

Mr. Davidson: Yes. I think, Mr. Deakon,

[Interpretation]

M. Horner: Vous oubliez naturellement...

M. Deakon: Vu que c'est une région riche où l'on trouve facilement deux voitures par maison, c'est tout de même bon. Que dites-vous alors de l'autorisation donnée à d'autres personnes de la région métropolitaine de vous faire concurrence? Vous conviendrez, je pense, que la majorité des voyageurs qui débarquent à l'aéroport international de Malton s'en vont dans la région métropolitaine. Êtes-vous d'accord?

M. Thompson: Oui, environ 80 p. 100, supposons-nous.

M. Deakon: Vous ne voudriez pas que les chauffeurs de taxis du Toronto métropolitain soient laissés de côté, n'est-ce pas?

M. Thompson: Ce n'est pas là le problème en ce qui me concerne et en ce qui concerne l'Association. Nous ne croyons pas que les taxis du Toronto métropolitain nous nuisent. C'est une question juridique: il s'agit de savoir s'ils peuvent avoir des taxis à l'aéroport de Malton ou non.

M. Deakon: Voulez-vous dire que tout ce qui se passe à l'aéroport international de Malton relève de la compétence du comté de Peel?

M. Thompson: Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Deakon: Est-ce que vous dites au Comité à l'heure actuelle que ce qui se produit à l'aéroport de Malton est du ressort du comté de Peel ou de la ville de Mississauga?

M. Thompson: Oui.

M. Deakon: Permettez-moi de ne pas être d'accord. Je crois savoir que l'aéroport est administré par les autorités fédérales et relève de la compétence fédérale.

M. Thompson: M. Davidson pourrait peut-être répondre autrement, mais vu que l'aéroport est situé à Mississauga et relève d'un ministère fédéral, la municipalité Mississauga a son mot à dire dans l'exploitation des taxis.

M. Deakon: Oui. Mais d'autres témoins nous ont déjà dit que l'Air Terminal Transport détiend un permis de la province et non pas d'une municipalité.

M. Thompson: C'est exact.

M. Davidson: Oui. Monsieur Deakon, c'est

Texte]

perhaps the point is, under the municipal Act, I understand it, the municipality has the right...

The Chairman: Order, please.

Mr. Davidson: ...to make by-laws covering certain businesses, and one of them is the taxicab business. The jurisdiction for Air Terminal Transport, I understand, comes within the provincial authorities, the public Commercial Vehicle Act. In so far as taxicabs are concerned, they must look to the municipality or the right to operate, regardless of who the owner of the property is.

Mr. Deakon: Considering that we are mostly concerned in securing efficient and economical service to the passenger, to and from Malton International Airport, and the fact that the previous witnesses mentioned that they wanted it, to let the passenger have his choice of which transportation they desire, would you have any objection to a contract being awarded by the Department of Transport to a limousine service, and in addition having taxis come in, from either your area, or from Metro Toronto, which are licensed?

Mr. Davidson: No. I do not think we should be taken to be objecting to the Department of Transport licensing Air Terminal Transport. I do not feel we did that in our brief, and I do not seek to do it now.

Mr. Deakon: In other words, you would not object to a limousine service being contracted by the Department of Transport, as long as they permitted taxicabs. But you are referring only to your taxicabs, from the Town of Mississauga. If I understand you correctly, you do not want any interference from any other taxicabs from Metro or anywhere else.

Mr. Davidson: If a solution can be found that would include Metropolitan Toronto taxis, and which would not be prejudicial to Air Terminal Transport, and which, in the end result, would benefit the travelling public, we are all for it. I do not profess to know what that solution is. I think the solution, as voiced in the brief, at best, can be described as a temporary one, until such time as the two municipalities can perhaps get together and work out a basis for reciprocity, in so far as licensing a taxicab is concerned.

Mr. Deakon: How would you propose to supervise a taxistand that was set up and could look after passengers in the Malton International Airport?

[Interprétation]

peut-être qu'en vertu de la loi sur les municipalités, si j'ai bien compris, la municipalité a le droit...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Davidson: ...d'établir des règlements régissant certaines entreprises, comme les taxis. Si j'ai bien compris, l'Air Terminal Transport relève des autorités provinciales, de la loi sur les véhicules commerciaux publics. Le droit d'exploiter un taxi s'obtient de la municipalité, peu importe à qui appartient la propriété.

M. Deakon: Étant donné que nous voulons surtout obtenir un service économique et efficace à l'aéroport international de Malton et vu que les autres témoins voulaient que les voyageurs aient le choix—du mode de transport, est-ce que vous auriez des objections à ce que le ministère des Transports accorde un contrat à un service de limousines, tout en permettant des taxis, soit de chez vous, soit du Toronto métropolitain?

M. Davidson: Non. Je ne crois pas que nous nous opposions à ce que le ministère des Transports accorde un permis à l'Air Terminal Transport. Nous ne nous y sommes pas opposés dans notre mémoire et je ne cherche pas à le faire maintenant.

M. Deakon: En d'autres termes vous n'auriez pas d'objections à ce que le ministère des Transports accorde un contrat à une entreprise de limousines pourvu que les taxis conservent leur droit d'accès. Mais vous parlez des seuls taxis de Mississauga. Si je vous comprends bien, vous ne voulez pas l'intrusion des taxis du Toronto métropolitain ou d'ailleurs.

M. Davidson: Si l'on pouvait trouver un moyen d'admettre les taxis du Toronto métropolitain sans porter préjudice à l'Air Terminal Transport pour rendre service au public voyageur, nous serions tout à fait en faveur. Je ne prétends pas avoir la solution, mais je crois que celle qui est exprimée dans le mémoire est tout au plus une solution temporaire valable jusqu'au moment où les deux municipalités pourraient s'entendre pour en arriver à la réciprocité des permis de taxis.

M. Deakon: Comment voudriez-vous surveiller une station de taxi à l'aéroport international de Malton?

[Text]

Mr. Davidson: We have suggested that either the Association, or owners, could police it, or that they would pay a fee, and it would be policed by the Department of Transport. In so far as how the owners would police it, to be specific, I cannot say. The Association has never had the right to pick up passengers at the Airport; so that would be assumption, I think, or speculation, as to the mechanics of supervision and policing.

Mr. Deakon: Certainly, I would assume that you would want an independent body to do that. If you are going to have other taxicabs from different areas coming in, you would not want to be discriminated against. You would have to have someone that would be independent, neither supporting your taxicabs, nor the Metro cabs, nor any other cabs.

Mr. Davidson: Right. There would have to be an impartiality, I think, present.

Mr. Deakon: Thank you.

The Vice-Chairman: Is that all Mr. Deakon.

Mr. Deakon: That is all. Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: I wonder if I would ask Mr. Davidson a couple of very short questions.

Firstly, on page 3, Mr. Davidson, you say, without criticizing the efficiency of the present franchise holder, the public has certainly voiced dissatisfaction, and it is this, which requires appeasing. Mr. Neville, who is here representing the City of Toronto, said that any complaints which the City of Toronto has received with regard to the service, were not sufficient to document. Are you saying here that you have had a number of complaints about the service? And if so, is it because the Airport is in your municipality? Is that the reason?

Mr. Davidson: What is meant to be conveyed there, sir, is that there have been complaints to the Mississauga taxi people, when picking up passengers, or delivering people. Comments like, "Well you can take me up there, why can you not pick me up when I come off the plane, and take me back to my house"? There has been a great deal of newspaper comment about dissatisfaction. This is primarily what I get at in the brief.

Mr. Skoreyko: But you do not have, at this time, Mr. Davidson.

[Interpretation]

M. Davidson: Nous avons proposé que l'Association ou les propriétaires en fassent la surveillance ou bien que les taxis soient cotisés et que le ministère des Transports s'en occupe. Pour ce qui est de la façon dont les propriétaires surveilleraient la station, je n'aurais vous donner de précisions. L'Association n'a jamais eu le droit de faire monter des voyageurs à l'aéroport. Par conséquent, traiter du mécanisme de la surveillance serait de la pure conjecture.

M. Deakon: Je présume que vous voudriez une autorité indépendante pour le faire. Si vous devez avoir des taxis venant d'un peu partout, vous ne voudriez pas être traités injustement. Il devrait y avoir une personne objective, favorisant ni vos taxis ni les taxis de Toronto ou d'ailleurs.

M. Davidson: Vous avez raison, il faudrait quelqu'un d'impartial.

M. Deakon: Merci.

Le vice-président: C'est tout, monsieur Deakon?

M. Deakon: C'est tout. Merci.

Le vice-président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Est-ce que je pourrais poser quelques brèves questions à M. Davidson?

Tout d'abord à la page 3, monsieur Davidson, vous dites: «Sans vouloir critiquer la compétence des titulaires actuels de la franchise, il est à noter que le public a certainement exprimé sa dissatisfaction et c'est ce fait qui impose des mesures correctives.» M. Neville, qui représente ici la ville de Toronto, nous a dit que les plaintes reçues pas la ville de Toronto quant au service n'étaient pas assez nombreuses pour faire l'objet d'une compilation. Voulez-vous dire que vous avez reçu un certain nombre de plaintes au sujet du service? Et, si oui, est-ce parce que l'aéroport se trouve dans votre municipalité? Est-ce là la raison?

M. Davidson: Ce qu'on voulait dire ici, monsieur, c'est qu'il y a eu des plaintes formulées auprès des chauffeurs de taxis de Mississauga qui allaient chercher ou conduire des passagers. Des commentaires comme: «Eh bien, vous pouvez bien me conduire à l'aéroport; pourquoi ne pouvez-vous pas me ramener à la maison à ma descente d'avion?» Il y a eu beaucoup de commentaires dans les journaux au sujet du mécontentement. C'est surtout ce que je voulais dire dans le mémoire.

M. Skoreyko: Mais ce n'est pas ce que vous avez fait, monsieur Davidson.

[Texte]

Mr. Rose: We base our comment from another point of view. As we are in the area, we are increasing our service by requests to go to the Airport in the last year, because of the ten-minute maximum. People will call us to go in and pick them up, and this service is increasing.

Mr. Skoreyko: I see. But you really do not have a number of...

Mr. Horner: There was no limousine there, for me, last night.

Mr. Rose: May I ask the gentleman, there, what cab he used?

Mr. Horner: Mississauga, I do not know.

Mr. Rose: That is right.

Mr. Horner: But there was no limousine here. You talk about guaranteed 24-hour service.

An hon. Member: What time was it?

Mr. Rose: Midnight.

Mr. Horner: No. It was before midnight.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Davidson another question. Assuming that this Committee makes a recommendation that metered taxicabs should be considered from Malton Airport, then the question of licensing comes up; would you be prepared to accept one of two proposals? I put them to you, and I would like to get your views on them.

The first: a special licence for those people who wish to apply for that licence; then, the access to the airport would be restricted only to licensed holders.

Or would you prefer a fee per pick up, where every cab in the Toronto area would be entitled to participate in the activities at Malton? Which of these two would you...

Mr. Deakon: A toll, toll.

Mr. Skoreyko: I beg your pardon? A toll fee, yes.

Mr. Davidson: Perhaps I could ask Mr. Rose to answer that, sir, rather than myself, since he is directly involved.

The Vice-Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: I will not go into whether it is a local government problem, whether we will agree to Metropolitan Toronto taxis sharing this; but from our own standpoint, we are

[Interprétation]

M. Rose: Notre commentaire est fondé sur un autre point de vue. Comme nous sommes dans le secteur, nous sommes appelés de plus en plus souvent à l'aéroport depuis un an, en raison du maximum de 10 minutes. Les gens nous appellent pour que nous allions les chercher et ce service est de plus en plus fréquent.

M. Skoreyko: Je vois. Mais, à vrai dire, vous n'avez pas de...

M. Horner: Il n'y avait pas de limousine pour moi là hier au soir.

M. Rose: Est-ce que je pourrais vous demander quel taxi vous avez pris?

M. Horner: Mississauga. Je ne sais pas.

M. Rose: C'est cela.

M. Horner: Mais il n'y avait pas de limousine. Vous parlez pourtant d'un service garanti de 24 heures.

Une voix: Quelle heure était-il?

M. Rose: Minuit.

M. Horner: Non. C'était avant minuit.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais poser une autre question à M. Davidson. Supposons que le Comité recommande que des taxis avec compteurs soient envisagés pour desservir l'aéroport de Malton; alors se pose la question des permis. Seriez-vous prêts à accepter l'une ou l'autre des propositions que voici? Je vous les présente et j'aimerais avoir vos commentaires?

Tout d'abord un permis spécial pour les personnes qui voudraient le demander; alors l'accès à l'aéroport serait limité aux seuls détenteurs de permis.

Ou bien préféreriez-vous un péage, quitte à permettre à tous les taxis de la région de Toronto de participer aux activités de Malton? Laquelle de ces deux propositions préférez-vous?

M. Deakon: Un péage.

M. Skoreyko: Pardon? Un péage, oui.

M. Davidson: Je pourrais peut-être demander à M. Rose de répondre à ma place étant donné qu'il est personnellement en cause.

Le vice-président: Monsieur Rose.

M. Rose: Je ne discuterai pas la question de savoir si cela relève de l'administration locale; je ne dirai pas non plus si nous serions d'accord pour que les taxis du Toronto métro-

[Text]

quite prepared to pay a reasonable cost, whether it be toll, or whether it be a licence, or what have you. We are open to work this out. We feel that we should pay for this privilege.

Mr. Skoreyko: Yes, but you have no preference. As far as you are concerned, would it be simpler, as someone suggested in a brief that was presented to us this morning, if the Department of Transport were to impose a fee, if you like, on application?

Mr. Rose: It would be much simpler to just pay one bulk fee.

Mr. Skoreyko: I do not think that is possible because of your local by-laws, but even if it were, you would prefer that kind of a bulk payment and then the taxi-driver would be issued with a licence.

Mr. Rose: Definitely!

Mr. Skoreyko: This is what you would prefer?

Mr. Rose: Definitely.

Mr. Skoreyko: Over the...

Mr. Rose: Toll.

Mr. Skoreyko: ...common stand sort of thing as they have in New York City where you put in a quarter and pick up...

An hon. Member: You would not need a common stand.

Mr. Skoreyko: Yes, you would, but it is then a question of financing. You would prefer the bulk payment, is that it?

Mr. Rose: Yes, I think so.

Mr. Skoreyko: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Is that all, Mr. Skoreyko?

Mr. Skoreyko: That is all, thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Walker.

Mr. Walker: Thank you, Mr. Chairman. I just have one short question. Did I understand you to say that Mississauga has licensed 80 cabs for the air transport limousine service?

Mr. Davidson: They have issued a brokerage licence, as I understand it, to Air Terminal Transport limited.

Mr. Walker: Yes.

[Interpretation]

politain y participent; mais pour notre part, nous sommes tout à fait disposés à payer un droit raisonnable, qu'il s'agisse d'un péage, d'un permis ou à autre chose. Nous sommes prêts à en discuter. Nous croyons qu'il faut payer ce privilège.

Mr. Skoreyko: Vous n'avez pas de préférence? En ce qui vous concerne, serait-il plus simple, comme on l'a dit dans un mémoire présenté ce matin, que le ministère des Transports, par exemple, impose un droit, si vous voulez, au moment de la demande?

Mr. Rose: Ce serait beaucoup plus simple de payer en bloc.

Mr. Skoreyko: Je ne crois pas que cela soit possible, à cause de vos règlements municipaux. Mais même si ce l'était, préféreriez-vous ce genre de paiement en bloc, contre lequel le chauffeur de taxi aurait son permis?

Mr. Rose: Certainement, oui.

Mr. Skoreyko: C'est ce que vous préféreriez?

Mr. Rose: Certainement.

Mr. Skoreyko: A la place...

Mr. Rose: Du péage.

Mr. Skoreyko: ...de la station commune, comme à New York, où il faut déposer 25c. et prendre...

Une voix: On n'aurait pas besoin d'une station commune.

Mr. Skoreyko: Oh oui. Mais cela devient une question de financement. Vous préféreriez donc le paiement en bloc, n'est-ce pas?

Mr. Rose: Oui, je le crois.

Mr. Skoreyko: Merci beaucoup.

Le vice-président: C'est tout, monsieur Skoreyko?

Mr. Skoreyko: C'est tout, merci.

Le vice-président: Monsieur Walker.

Mr. Walker: Merci, monsieur le président. Une brève question seulement. Si j'ai bien compris, vous avez dit que Mississauga avait accordé 80 permis pour le service de limousines d'Air Transport.

Mr. Davidson: Elle a accordé un permis d'agence, si j'ai bien compris, à l'Air Terminal Transport Limited.

Mr. Walker: Oui.

[Texte]

Mr. Davidson: And under the present regulation a brokerage licence carries with it the right to operate 80 taxicabs.

Mr. Walker: All right. But I think we heard earlier from a witness that the limousine company have 130 vehicles. Is this figure correct?

Mr. Thompson: That is limousines.

Mr. Walker: All right. Let me get this clear in my mind. When you use the word "taxis", do you mean the vehicles that are owned and operated by the so-called limousine service?

Mr. Davidson: No, in addition to those, sir.

Mr. Walker: In addition to those?

Mr. Davidson: They will have the right under Mississauga by-law...

Mr. Walker: Yes.

Mr. Davidson: ...to operate 80 taxicabs, and I presume that the taxicabs will have a roof light and a distinctive colour combination.

Mr. Walker: As far as Mississauga is concerned they are in the taxicab business, as well as being in what we have come to call the limousine service out at the airport?

Mr. Davidson: Yes, sir, but I would like to emphasize that at present they do not have 80 taxicabs operating. I do not know what number they have, but it is a small number at present.

Mr. Walker: What would be the purpose in having these 80 extra vehicles? Is this a service which is supplementary to their limousine service?

Mr. Davidson: I assume that it is, sir. I do not know.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a supplementary on this point. I think the contract that Air Terminal Transport has with the Department of Transport requires them to have taxi as well as limousine and bus service, and I think the reason they have a taxi licence in Mississauga is to comply with their contract with the Department of Transport.

Mr. Walker: I should be asking this question of the limousine service but you obviously must know because you are from Mississauga. You say they have the right to have up to 80 vehicles with those licences. How many do they have at the present moment?

[Interprétation]

M. Davidson: Un permis d'agence comporte, en vertu du règlement actuel, le droit d'exploiter 80 taxis.

M. Walker: Très bien. Mais plus tôt un témoin nous a dit que le service de limousines a 130 véhicules. Ce chiffre est-il exact?

M. Thompson: C'est-à-dire limousines.

M. Walker: Très bien. Expliquez-moi une chose. Quand vous parlez de taxis, est-ce que vous parlez des véhicules qui appartiennent au service de limousines et sont exploités par lui?

M. Davidson: Non. En plus de cela, monsieur.

M. Walker: En plus de cela?

M. Davidson: Ils auront le droit en vertu du règlement municipal de Mississauga...

M. Walker: Oui.

M. Davidson: ...d'exploiter 80 taxis et je présume que taxi désigne un véhicule ayant une lumière sur le toit et des couleurs distinctives.

M. Walker: A Mississauga, ils sont dans le commerce du taxi en plus de celui qu'on en est venu à appeler le service de limousines.

M. Davidson: Oui, monsieur, mais j'aimerais souligner qu'à l'heure actuelle ils n'ont pas 80 taxis en exploitation. Je ne sais pas combien ils en ont, mais c'est un petit nombre à l'heure actuelle.

M. Walker: A quoi serviraient ces 80 véhicules supplémentaires? S'agit-il d'un service additionnel en plus du service de limousines.

M. Davidson: Je le suppose, monsieur. Je ne le sais pas.

M. Benjamin: Une question supplémentaire, monsieur le président, sur ce point. Le contrat de l'Air Terminal Transport Limited avec le ministère des Transports exige que l'A.T.T. fournisse un service de taxis en plus d'un service d'autobus et de limousines, et c'est probablement pour se conformer aux exigences du contrat que l'A.T.T. a un permis de Mississauga.

M. Walker: Je devrais peut-être poser ma question au service de limousines, mais vous devez connaître la réponse puisque vous êtes de Mississauga. Vous prétendez qu'il a le droit d'avoir jusqu'à 80 véhicules. Combien en a-t-il à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Davidson: I do not know.

Mr. Walker: How many of the licences are operating licences in terms of taxicabs?

Mr. Davidson: Do you know, Mr. Rose?

Mr. Rose: No, I do not. We could not place a figure on it, although we know they have them and we have seen them in operation. I could not say the number.

Mr. Walker: All right. This is my last question. Does the Town of Mississauga license the limousine service separate and apart from the taxi service?

Mr. Davidson: My understanding, sir, is that they do not.

Mr. Walker: All right. As far as Mississauga is concerned the limousine service operates the same as it does in the City of Toronto. There are no licences; they get it through the provincial government.

Mr. Davidson: The provincial authorities, yes.

Mr. Walker: I see. All right, thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Do you have a taxi stand which is close to the airport?

Mr. Rose: Yes, we have one company that has, I believe, 18 cars close to the airport.

Mr. Rock: How many cars?

Mr. Rose: Eighteen cars. This is one of our members.

Mr. Rock: And do your taxis receive many calls from the airport rather than...

Mr. Rose: To pick up and take...

Mr. Rock: No. Passengers who are leaving an aircraft at times may not want to take the limousine service and therefore they have the privilege of phoning their choice of taxi. Do you have any such calls?

Mr. Rose: Frequently. As I stated before, this is increasing all the time because we can give them a 10-minute service at the outside.

Mr. Rock: Right. This firm that has a taxi stand close by, have they or any other taxi firm or brokerage, as you call it, in your municipality ever asked for the installation of a direct-line telephone at the airport to facili-

[Interpretation]

M. Davidson: Je ne le sais pas.

M. Walker: Combien de permis sont des permis d'exploitation de taxis?

M. Davidson: Le savez-vous, monsieur Rose?

M. Rose: Non. Nous ne saurions vous citer de chiffre. Nous savons qu'ils en ont, nous les avons vus s'en servir. Je ne saurais dire combien, par contre.

M. Walker: Très bien. Une dernière question. Est-ce que la municipalité de Mississauga donne des permis distincts pour les limousines et pour les taxis?

M. Davidson: Sauf erreur, non, monsieur.

M. Walker: Très bien. A Mississauga, c'est la même chose qu'à Toronto pour ce qui est du service de limousines. Il n'y a pas de permis; on les obtient des autorités provinciales.

M. Davidson: Des autorités provinciales, oui.

M. Walker: Je vois. Très bien, merci.

Le vice-président: Monsieur Rock.

M. Rock: Est-ce que vous avez une station de taxis près de l'aéroport?

M. Rose: Oui, nous avons une compagnie qui a 18 voitures, je crois, tout près de l'aéroport.

M. Rock: Combien?

M. Rose: 18. C'est l'un de nos membres.

M. Rock: Et vos taxis reçoivent-ils beaucoup d'appels de l'aéroport plutôt que...

M. Rose: Pour aller...

M. Rock: Non. Est-ce que vous avez des clients qui, à leur descente d'avion, ne voulant pas prendre la limousine préfèrent téléphoner au taxi de leur choix. Est-ce que vous avez de ces appels?

M. Rose: Souvent. Comme je l'ai dit, c'est de plus en plus fréquent, car nous pouvons leur donner un service de 10 minutes au maximum.

M. Rock: Parfait. L'entreprise qui a une station de taxis tout près, ou une autre entreprise ou agence comme vous dites, a-t-elle déjà demandé l'installation d'une ligne directe de téléphone à l'aéroport pour faciliter ces

[Texte]

ate people's calls, rather than their having to
ook up the number in a telephone book?

Mr. Rose: A direct line at Malton Airport would be of no advantage to any company whatsoever because when a car pulls up the public automatically assumes it is the taxi they called, so if you received a direct-line call on the phone and you went out there, there is no guarantee the fare would be there because of the taxi traffic in and out of the airport. It would be of no advantage to anyone.

Mr. Rock: Let us go back to the system that prevails at the moment. At present you do not have the right to cruise at the airport and pick up just any passenger, although you do have the right to go there and pick up a passenger who has called you.

Mr. Rose: That is right.

Mr. Rock: We are not at some stage in the future, we are at the stage of what is presently happening and it is in this regard that I am asking these questions. You are more or less saying that in the future it would not be to our advantage, but I am speaking of the present. Suppose this Committee has no intention of allowing metropolitan taxis and other taxis to go in there—or your taxis—to pick up fares, but that the franchise is to remain as it is right now. So that passengers would have the privilege of using the service that is there now or calling whom they want, would you prefer there be a telephone line installed to facilitate these people who do not want to use the service that is there? In that case, as they do now, they would wait for our taxi.

Mr. Rose: I cannot see any advantage to it because of the availability of our cabs at the present time. They know they can call us, and we are there anyhow.

Mr. Rock: Take the case of a passenger who has to go to a telephone booth somewhere and look up your number and call one of your taxis. In order to facilitate this passenger you could have these direct line telephones out where the passengers disembark. The name of one taxi firm could be here and the other one there, whatever ones there are. There may be five or six of them, such as Hertz Rent-A-Car and others who have these "drive yourself" cars at the airport. Also, many of the hotels have these different coloured telephones with their names of them for making reservations. If everything remains as it is, would you prefer to have the

[Interprétation]

appels, de sorte que les clients n'aient pas à chercher le numéro de téléphone dans l'annuaire?

M. Rose: Une ligne directe à l'aéroport de Malton ne serait utile à aucune entreprise, car lorsqu'une voiture arrive, le client présume automatiquement que c'est le taxi qu'il a appelé. Ainsi, le taxi qui se rendrait à l'aéroport à la suite d'un appel sur la ligne directe n'aurait aucune garantie que le client serait encore là à son arrivée en raison du volume de la circulation de taxis à l'aéroport. Cela ne profiterait à personne.

M. Rock: Revenons au système actuel. Pour le moment, vous n'avez pas le droit de faire de la maraude à l'aéroport en quête de clients. Vous avez le droit d'aller chercher un client qui vous a téléphoné?

M. Rose: C'est exact.

M. Rock: Nous ne parlons pas de l'avenir, mais de ce qui se passe à l'heure actuelle. Et d'ailleurs c'est à cet égard que je pose mes questions. Vous dites plus ou moins que cela ne serait pas à votre avantage plus tard, mais je parle du présent. Supposons que le Comité n'ait pas l'intention de permettre aux taxis du Toronto métropolitain—ni à vos taxis—d'aller chercher des voyageurs à l'aéroport, mais de laisser la concession à son titulaire actuel. Les voyageurs auraient donc le privilège de recourir au service actuel ou de téléphoner à qui ils voudraient. Est-ce que vous préféreriez qu'on installe une ligne téléphonique pour aider les gens qui ne veulent pas du service qui est là. Dans ce cas-là, ils attendraient tout simplement votre taxi, comme à l'heure actuelle?

M. Rose: Je n'en vois pas l'avantage, vu la disponibilité de nos taxis à l'heure actuelle. Ils savent qu'ils peuvent nous appeler, de toute façon, nous y sommes.

M. Rock: Prenons le cas d'un voyageur qui doit aller dans une cabine téléphonique chercher votre numéro pour vous appeler. Pour aider ce voyageur, vous pourriez avoir une ligne téléphonique directe. Il pourrait y en avoir une par entreprise de taxis, soit autant qu'il en faudrait. Il pourrait y en avoir cinq ou six, comme dans le cas de Hertz Rent-A-Car et des autres sociétés de louage d'autos dans les aérogares. Il y a de nombreux hôtels qui ont des téléphones, de couleurs différentes, aux fins des réservations. Alors, si la situation ne change pas, préféreriez-vous avoir le droit d'installer—droit, que vous n'avez pas à l'heure actuelle—le droit d'instal-

[Text]

right to install—and you do not have this right at present—a direct telephone line for your firms?

Mr. Rose: If this was the only concession, I presume we would take it.

Mr. Rock: That is all.

The Vice-Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur Davidson, j'aimerais d'abord vous remercier d'avoir présenté votre mémoire dans les deux langues.

However, I will ask you a question in English. Right now is there a public transport service in Mississauga?

Mr. Davidson: A public transport service?

Mr. Portelance: Such as buses or...

Mr. Davidson: Yes there is, sir.

Mr. Portelance: Are they allowed to go to the airport?

Mr. Davidson: I do not know the answer to that.

Mr. Portelance: Do they take passengers to the airport now?

Mr. Davidson: I do not know, but I do not believe they do.

Mr. Portelance: Why do they not go? Is it because they do not have jurisdiction on the airport grounds?

Mr. Davidson: I do not know the answer to that either, sir.

Mr. Thompson: The present transportation that they have in Mississauga is on a six-month temporary basis. It is called the Mississauga Transit and it is run by Charterways, which is owned by the air line limousine people.

Mr. Portelance: You mean that nobody can use that transport to reach the airport? For instance, if I did not want to use a cab or a limousine from air transport that I could not use one of these buses that run to the station? That sort of thing does not exist?

Mr. Thompson: You could take a bus to the Islington Subway Station and get on the TTC bus which would take you out to the airport.

Mr. Rose: If you wanted to come back to Mississauga you would have to take the TTC

[Interpretation]

ler une ligne directe de téléphone pour vos compagnies?

M. Rose: Si c'était la seule concession, possible, je suppose que nous l'accepterions, oui.

M. Rock: C'est tout.

Le vice-président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Davidson, first of all, I would like to thank you for having the brief in both languages so that we could understand it very well.

Toutefois, je vais vous poser une question en anglais. A l'heure actuelle, y a-t-il un service de transport en commun à Mississauga.

M. Davidson: Un service de transport en commun?

M. Portelance: Oui, comme les autobus ou...

M. Davidson: Oui, monsieur.

M. Portelance: Ces autobus ont-ils le droit d'aller à l'aéroport?

M. Davidson: Je ne le sais pas.

M. Portelance: Est-ce qu'ils vont conduire des passagers à l'aéroport?

M. Davidson: Je ne le sais pas, mais je ne le pense pas.

M. Portelance: Pourquoi n'y vont-ils pas? Est-ce que c'est parce qu'ils n'ont pas accès à l'aéroport?

M. Davidson: Je ne connais pas la réponse à cette question non plus.

M. Thompson: Le transport actuel à Mississauga est temporaire pour une période de 6 mois. Le nom, c'est *Mississauga Transit*, exploité par la Charterways, qui appartient au service de limousines.

M. Portelance: Vous voulez dire qu'il n'y a pas moyen d'aller à l'aéroport en autobus. Par exemple, si je ne veux pas prendre de taxi ni la limousine d'Air Transport, je ne pourrais prendre l'autobus pour aller à l'aéroport? Cela n'existe pas?

M. Thompson: Vous pourriez prendre un autobus jusqu'à la station de métro Islington puis l'autobus de la T.T.C., qui vous amènerait à l'aéroport.

M. Rose: Pour revenir à Mississauga, vous pourriez prendre le métro jusqu'à Islington.

[Texte]

s down to the Islington subway then in
rn catch a Charterways bus back into
Mississauga.

Mr. Portelance: One more question. If a
an who lives in Mississauga is coming from
tawa or any other place, uses one of your
bs with the meter, would it be cheaper for
n than to use the limousine?

Mr. Rose: We find that it is cheaper to use
meter than the air line limousine rates.

The Vice-Chairman: Mr. Chappell.

Mr. Chappell: Mr. Davidson, in light of the
cision we heard of this morning, Ross vs
e Queen, is it your opinion that a Missis-
ga driver may solicit and pick up in Metro
ronto for carriage to Mississauga?

Mr. Davidson: It is my opinion from having
nd the decision during noon hour, that it is
t authority for saying that a Mississauga
o could solicit business in Metropolitan
ronto.

Mr. Chappell: There would not be authority
Metro to solicit in Mississauga for return
Metro.

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Chappell: Is it your opinion that a
tro taxi would have to have a licence to
action in Mississauga although on land
ned by the Department of Transport?

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Chappell: And the third point perhaps
ould be directed to Mr. Rose or to Mr.
ompson. We hear that Toronto licences are
rth some large amount, I have forgotten—
0,000 or so. They are not worth anything in
Mississauga, are they?

Mr. Rose: No, they are not.

Mr. Chappell: Why is that, because business
not as profitable or is it because the
unicipality has refused to allow any traffic
there?

Mr. Rose: The municipality has refused the
fficking in them.

Mr. Chappell: I see, thank you.

The Chairman: Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Mr. Davidson, in one of
r answers to Mr. Deakon, did I gather you

[Interprétation]

puis prendre un Charterways jusqu'à
Mississauga.

M. Portelance: Une dernière question. Si
une personne demeurant à Mississauga et
arrivant d'Ottawa ou de n'importe où emploie
un de vos taxis munis d'un taximètre, lui en
coûterait-il moins cher que s'il prenait la
limousine?

M. Rose: Nous trouvons qu'il en coûte
moins cher que par la limousine.

Le vice-président: M. Chappell.

M. Chappell: Monsieur Davidson, à la
lumière de la décision dont nous avons
entendu parler ce matin, dans la cause de
Ross contre la Couronne, croyez-vous qu'un
chauffeur de Mississauga peut rechercher et
prendre des clients dans le Toronto métropoli-
tain et les transporter à Mississauga?

M. Davidson: J'ai l'impression, après avoir
lu la décision au cours de l'heure du déjeuner,
que cela ne permet pas de dire qu'un taxi de
Mississauga pourrait rechercher de la clien-
tèle dans le Toronto métropolitain.

M. Chappell: La même chose ne s'applique-
rait pas au taxis de Toronto en ce qui con-
cerne la recherche à Mississauga, d'une clien-
tèle à destination de Toronto?

M. Davidson: Oui, Monsieur.

M. Chappell: Estimez-vous alors qu'un taxi
du Toronto métropolitain doit avoir un
permis d'affaires pour Mississauga, même s'il
s'agit là d'une propriété du ministère des
Transports?

M. Davidson: Oui, Monsieur.

M. Chappell: La troisième question devrait
peut-être s'adresser à M. Rose ou à M.
Thompson. Nous avons entendu dire que les
permis de Toronto valent très cher. J'ai oublié
le montant (\$15,000 ou l'approchant) et qu'ils
ne valent rien à Mississauga. Est-ce vrai?

M. Rose: Non, Monsieur.

M. Chappell: Pourquoi en est-il ainsi?
Est-ce parce que les affaires ne sont pas aussi
bonnes ou parce que la municipalité a refusé
tout trafic?

M. Rose: La municipalité a refusé tout
trafic.

M. Chappell: Je vois. Merci.

Le président: M. Weatherhead.

M. Weatherhead: Monsieur Davidson, dans
l'une de vos réponses à M. Deakon, avez-vous

[Text]

to say that if the by-law situation in Mississauga allowed it, and if it was not too much of a detriment to the ATT people, your Mississauga taxi drivers would agree to share a common taxi stand at the airport with the Metropolitan Toronto taxi drivers?

Mr. Davidson: I think that the answer is basically "yes, they would agree", but I would point out that frequently a Mississauga taxicab is required to take someone downtown into Toronto, to the Royal York Hotel for some function or to various points of destination in Metropolitan Toronto and, whether rightly or wrongly, they have always gone on the basis that they have to come back empty. If the Mississauga by-law situation was cleared up and Metropolitan Toronto taxis were able to pick up at the airport and go back to Toronto with their fares, one would hope that some consideration would be given to Mississauga taxis having the same right upon going to a destination in downtown Toronto.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, we heard earlier from two of the Metropolitan Licensing officials that, in their opinion, Mississauga taxis did have the right to pick up fares in downtown Toronto. I was wondering whether I could ask Mr. Rose whether some of the Mississauga taxis do not, in fact, pick up in downtown Toronto from time to time?

Mr. Rose: If they do pick up in downtown Toronto from time to time, it is an illegal act and they are open to a fine. Because of the pressure of business closely associated with us in the Etobicoke area we are having numerous requests to service that business. We made an application a year and a half ago for a brokerage licence in Metropolitan Toronto and we were turned down flat on it.

Mr. Weatherhead: At the present time, Mr. Davidson, the Toronto taxis who do get fares at the airport by being called there can take fares to Mississauga. They do from time to time take fares to Mississauga I presume?

Mr. Davidson: If they are called by an arriving passenger?

Mr. Weatherhead: Yes.

Mr. Davidson: I do not know. I would be of the opinion that it would be against the by-law but I honestly do not know whether they do that or not.

[Interpretation]

dit vraiment que, si le règlement municipal de Mississauga le permettait et si la chose ne causait pas de tort à l'ATT, les chauffeurs de taxis de Mississauga seraient disposés à exploiter un poste en commun avec les chauffeurs de taxis de la compagnie Metro de Toronto?

M. Davidson: En définitive, oui. Ils seraient d'accord, mais j'aimerais signaler que l'on demande très souvent à un taxi de Mississauga de transporter une personne au cœur même de la ville de Toronto, à l'hôtel Royal York, pour un événement quelconque, ou à divers endroits du Toronto métropolitain, et le chauffeur a toujours cru, à tort ou à raison, qu'il devait revenir à vide. Si la situation relative au règlement municipal de Mississauga était éclaircie et que les taxis de la compagnie Metro, de Toronto, étaient autorisés à conduire des clients à l'aéroport de Toronto, puis à revenir avec d'autres clients, on espérerait que les taxis de Mississauga aient le même droit lorsqu'ils vont conduire des clients à Toronto.

M. Weatherhead: Monsieur le président, les représentants de la Régie des transports de Toronto nous ont dit plus tôt que les taxis de Mississauga ont le droit de prendre des voyageurs au cœur même de Toronto. J'aimerais demander à M. Rose si certains taxis de Mississauga ne prennent pas effectivement des voyageurs à Toronto, à l'heure actuelle.

M. Rose: S'ils le font, à l'heure actuelle, au cœur même de Toronto, ils enfreignent le Règlement et ils sont passibles d'une amende. En raison des instances des maisons d'affaires étroitement associées avec nous, dans la région d'Etobicoke, nous recevons de nombreux appels de personnes demandant de leur assurer un service. Il y a un an et demi, nous avons demandé un permis d'agence pour le Toronto métropolitain, et on nous l'a carrément refusé.

M. Weatherhead: A l'heure actuelle, monsieur Davidson, les taxis de Toronto qui obtiennent des clients à l'aéroport, soit sur appel ou autrement, peuvent les prendre et les déposer à Mississauga. De temps à autre ils transportent en effet des voyageurs à Mississauga.

M. Davidson: S'ils ont reçu un appel du voyageur?

M. Weatherhead: Oui.

M. Davidson: Je ne le sais pas. Il me semble que ce serait enfreindre le règlement municipal; j'ignore toutefois s'ils le font.

[Texte]

Mr. Weatherhead: Mr. Thompson, do you have a comment on that?

Mr. Thompson: Yes, I do. I have frequently been up at the airport and I have seen an air limousine indiscriminately hand out fares. They do not care whether it is a Metro or a Mississauga car. If they are short of limousine airline cars they indiscriminately hand out fares to these people whether they have a slip or whether they have not. Who is to say where the passenger is going. Only the dispatcher calls it out. "Are you going to Port Credit?" If he is going to the Royal York then the next car in line gets it. It could be that many times, Metro cars pick up fares in the airport which is illegal, because they are picking up in Mississauga and delivering in Mississauga.

Mr. Weatherhead: Yes, but in actual fact on your knowledge of the situation, Metro cars do take fares from the airport to Mississauga or to outside the airport area of Mississauga.

Mr. Thompson: Absolutely.

Mr. Weatherhead: Similarly your cabs take fares downtown to Toronto from time to time.

Mr. Thompson: Right, but I must make a point here. We are licensed to pick up in Mississauga and deliver anywhere.

Mr. Weatherhead: I understand.

Mr. Thompson: Whereas Metro cars are not licensed to pick up in Mississauga and deliver anywhere.

Mr. Weatherhead: And to your knowledge, Mr. Thompson, from time to time do Metro cars after delivering fares in Mississauga pick up fares there too?

Mr. Thompson: To my knowledge, I imagine they would see to it that Mississauga is not policed the same way as Metro because of the population and the staff that they have at the inspection. They have maybe two inspectors in Mississauga whereas they have 20 or more inspectors around in Metro.

Mr. Weatherhead: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

[Interprétation]

M. Weatherhead: Monsieur Thompson, avez-vous des commentaires à formuler à ce sujet?

M. Thompson: Oui. La chose se pratique fréquemment. A l'aéroport j'ai souvent vu les préposés au service de limousines diriger des voyageurs vers les taxis, sans se soucier si ces voitures viennent de Mississauga ou d'ailleurs. Si le service de limousines manque de véhicules, il dirige les voyageurs, vers n'importe quelle voiture, que ces voyageurs aient un bulletin de transport. Qui peut dire la destination du voyageur? Seul le répartiteur la connaît, car il leur demande. Si le voyageur ne vas pas à Port Credit, mettons, mais au Royal York, c'est le véhicule suivant qui le prend. Ainsi, il arrive souvent que les taxis de la compagnie Métro de Toronto prennent des voyageurs à l'aéroport pourtant le Règlement l'interdit, car ils prennent à Mississauga des clients qu'ils conduisent à Mississauga.

M. Weatherhead: Oui, mais de fait, d'après ce que vous savez de la situation, les taxis de la compagnie Metro prennent des clients à l'aéroport et les transportent à Mississauga ou en dehors de la zone de l'aéroport de Mississauga.

M. Thompson: Oui.

M. Weatherhead: De même, vos voitures transportent des voyageurs, de temps à autre, jusqu'au cœur de Toronto.

M. Thompson: Oui, mais nous avons l'autorisation de prendre, à Mississauga, des clients que nous pouvons déposer en n'importe quel endroit...

M. Weatherhead: Je vois.

M. Thompson: ... tandis que les taxis de Toronto n'ont pas le permis nécessaire à cette fin.

M. Weatherhead: A votre connaissance, monsieur Thompson, les taxis de la compagnie Metro de Toronto qui déposent des voyageurs à Mississauga, y prennent-ils aussi des clients, de temps à autre?

M. Thompson: Je suppose qu'ils le font. La municipalité de Mississauga n'a pas le même contrôle, vu sa faible population. Il y a peut-être deux inspecteurs à Mississauga, alors qu'on en aurait 20 ou 30 dans la région métropolitaine.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Allmand.

[Text]]

Mr. Allmand: I believe Mr. Davidson is a legal counsellor.

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Allmand: Have you made any study as to whether a taxicab can operate between one and more municipalities, let us say Mississauga and Toronto or the other boroughs, at a flat rate without a licence from the provincial transport board. I forget the exact name in Ontario. What is it called? Commercial vehicles. I am thinking not of the bus here. Even a taxi or a limousine could add a flat rate? Have you studied this?

Mr. Davidson: No, I have not.

Mr. Allmand: We heard from the licensing group for the Metropolitan Toronto area. I am not suggesting that we call them as witnesses, but we might try to seek an opinion from the Ontario board that could be prepared by the Steering Committee at a later date just to find out what the rules are with taxis' traveling at a flat rate between different municipal jurisdictions. I think it would help us when we prepare our report.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? This completes the questioning and I would like to thank you very much, Mr. Davidson.

Mr. Davidson: Thank you, Mr. Chairman. Thank you for your kindness.

The Chairman: At this time I would like to call upon Mr. Harry Fisher, an independent taxi owner.

We will sit until 6 o'clock. We do not sit tonight.

Mr. Harry Fisher. He does not have any brief. He is going to give us a résumé and then you could ask him questions, if you want. He is one of those independent taxi owners.

Mr. Rock: In Toronto?

Mr. Harry Fisher (Independent Taxi Owner): I am an independent operator and I operate out of Metro Toronto. First I want to thank the Committee here for allowing me to speak. I would like to conduct this discussion here in my own manner if I may. After all, I am not well versed like you people. You are all lawyers.

The Chairman: Order, order.

Mr. Rock: We sound like lawyers.

[Interpretation]

M. Allmand: Je crois que M. Davidson est conseiller juridique.

M. Davidson: Oui.

M. Allmand: Avez-vous fait une étude en vue de savoir si un taxi peut exploiter un service entre une ou plusieurs municipalités, mettons entre Mississauga et Toronto ou autre faubourg, à prix fixe, sans avoir obtenu un permis de la Régie provinciale des transports? J'oublie la désignation officielle de cet organisme. Comment s'appelle-t-il La Régie des véhicules commerciaux? Je ne parle pas ici des autobus, mais je pense aux taxis ou aux limousines qui pourraient établir un prix fixe. Avez-vous étudié la question?

M. Davidson: Non, Monsieur.

M. Allmand: Nous avons entendu l'opinion de la Régie des transports métropolitains de Toronto. Il ne s'agit pas d'une convocation pour témoigner, mais plutôt d'une tentative en vue d'obtenir l'avis de la Régie provinciale, afin de savoir quel est le règlement en ce qui concerne les taxis qui voyagent à prix fixe entre les différentes municipalités. Le comité de direction pourrait en assurer ultérieurement la rédaction. Je crois que cela nous aiderait à dresser notre rapport.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? La présentation est donc terminée. Je vous remercie beaucoup, monsieur Davidson.

M. Davidson: Merci, monsieur le président de votre gentillesse.

Le président: J'invite maintenant, M. Harry Fisher, propriétaire de taxis indépendant.

Nous siégeons jusqu'à 18h., mais nous ne siégeons pas ce soir.

M. Harry Fisher n'a pas de mémoire. Il va simplement nous donner un résumé. Ensuite, vous pourrez lui poser des questions, si vous le désirez. Il est propriétaire indépendant.

M. Rock: A Toronto?

M. Harry Fisher (propriétaire de taxis indépendant): Je suis un exploitant indépendant desservant le Toronto métropolitain. Tout d'abord, je désire remercier le Comité de m'autoriser à prendre la parole. Je voudrais procéder à ma façon, si on veut bien me le permettre; après tout, je ne suis pas aussi instruit que vous. Vous êtes tous avocats.

Le président: A l'ordre, à l'ordre.

M. Rock: Nous parlons comme des avocats.

[Texte]

Mr. Horner: Half of them are farmers.**Mr. Deacon:** Only the smart ones.**Mr. Givens:** The rich ones are farmers.**Mr. Fisher:** So, if I may, I would like to conduct this in a manner that I see fit. I am not educated like you individuals so you will not have to bear with me.

Now I have been sitting here all afternoon and I have been listening to you people discussing various situations. To me it seems like you are all haggling back and forth about Mississauga, Metro, Airline Services, and you seem to be in some sort of a squabble. Now I do not think there is any need for this sort of a squabble. We are here to decide one matter—whether we should be allowed to operate at the airport.

I think it is only right that I should under-stand for the individuals here the nine items that I am going to put to you. I may ask you some questions or you might ask me. This may be an unethical way of operating here.

Now my first one is: "Ask questions pertaining to why this 21-man delegation is here. Let it here to negotiate a contract with cabs?" Now I do not know whether that question sounds sensible to you, or not, but just leave the way it is. You can ask me about that later on.

The second one is: "Discuss the legislation effect that is discriminatory." I mean that is monopolistic. There is the Combines Investigation Act. I feel that there is collusion and I guess I will have to deal with the lawyers in respect to that because they have answers.

Now the third one: "Is this meeting being held for a meaningful purpose or to say you have had your hearing and that is it?" Let us be honest with ourselves and let this meeting have some favourable results.

The fourth one is: "The existing practice whereby the airline gives you a white piece of paper and they give you a trip." I turned down one of their trips because although I do not mind if it is going in towards the city when they give you one for Malton it is not a local business, especially when the platform is loaded with people going into Metro Toronto. I do not like to be a second-fiddle. I do not want handouts. I want you to bear this in mind when I say I did not want to take these people to Malton. I am willing to take people anywhere, providing you put me on the same basis as the operator that is allowed to operate out

[Interprétation]

M. Horner: La moitié d'entre eux sont cultivateurs.**M. Deakon:** Seulement les plus habiles.**M. Givens:** Ceux d'entre eux qui sont riches sont cultivateurs.**M. Fisher:** Si vous le permettez, je procéderai à ma façon. Je n'ai pas votre instruction; aussi, vous demanderais-je de faire preuve d'indulgence.

J'ai passé tout l'après-midi ici et je vous ai entendu exposer des situations qui se présentent. Il me semble avoir assisté à une chicane qui vous ballottait entre Mississauga, la compagnie de taxis et le Service de limousines, et vous semblez tous nager dans une certaine confusion. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de se tirailler ainsi. Il s'agit simplement de savoir si nous devons être autorisés d'assurer un service à l'aéroport.

Je vous dois des explications sur les neuf points que je veux exposer. Peut-être vous poserais-je des questions, ou encore vous pourriez m'en poser. Ma façon de procéder n'est peut-être pas très orthodoxe, mais essayons.

Premier point: Pourquoi avons-nous ici une délégation de 21 membres? Est-elle venue négocier un contrat avec des taxis? Je ne sais si cette question est logique ou pas; quoi qu'il en soit, vous pourrez me poser des questions à cet égard plus tard.

Deuxième point: Étudier la loi qui est effectivement discriminatoire, c'est-à-dire constitue un monopole. Voici la Loi sur les enquêtes relatives aux coalitions. A mon avis, il y a une collusion et je pense que je devrais traiter à cet égard, avec les avocats, qui sont en mesure de répondre à ces questions.

Troisième point: La présente réunion a-t-elle un but constructif ou s'il s'agit simplement d'une formalité pour satisfaire au principe? Soyons honnêtes avec nous-mêmes et faisons en sorte que cette réunion donne des résultats favorables.

Quatrième point: La pratique actuelle selon laquelle les lignes aériennes vous remettent un bulletin qui vous assure une course. J'ai refusé une course qui m'était ainsi offerte; peu m'importe en effet, si cette course doit me conduire en ville, car lorsqu'on vous confie une course à destination de Malton, on n'agit pas d'une manière honnête, surtout lorsque les quais sont remplis de voyageurs qui se rendent dans le Toronto métropolitain. Je n'aime pas jouer le deuxième violon, ou vivre de charité. Veuillez me croire, je ne voulais pas emmener ces gens à Malton. Je suis disposé à conduire des clients n'importe où,

[Text]

of the airport. But when you start handing me something that is second-fiddle, do not give me something that is going into the Town of Malton, because according to your legislation, I am not permitted to transport from this airport into Malton. I am permitted to go only to my original destination. Do not get the idea that I am refusing fares. I am only refusing on the grounds that it is unethical business and also because I can be summoned for going outside my jurisdiction. I am sure that you will be asking me questions of that nature on that.

I am a federal taxpayer to start with, and I feel that I have the right to use the land and not to be deprived. The point I have here reads: "Rates should be approved by the Department of Transport and subject to amendments by justified reasons." Two others reads "Discuss Mississauga situation," and "Conditions of vehicle".

Another point I have got reads: "Laying groundwork—what should be done and this is only in an experimental stage. No snap decisions here that are worthless."

I am not against the Mississauga situations, I do not want you to get that idea, but there was a question asked here about drivers who are contributing factors to the economy of Mississauga, whether they live in Mississauga or not. How can some of the drivers be a contributing factor to Mississauga if they do not live there?

Something was said about discussing the 80 vehicles operating out of the Airline Limousine Service without the approval of the DOT. I have written to Ottawa for some legislation pertaining to the Department of Transport here. And all those of the 21 who are here who are lawyers are very familiar with these regulations. You are a lawyer are you not?

Mr. Deakon: I am afraid I am.

Mr. Fisher: Yes. There are many ways of interpreting legislation. I think it is only right that when we go into legislation we go into it with an open mind, not be prejudiced to start with. If you are going to ask me questions pertaining to the legislation, let us discuss it with an open mind. Do not you try to be the driving force because you have the upper hand as far as the law is concerned. Let us try to study the law the way we interpret it. It has many meanings when you start to look at it.

[Interpretation]

pourvu qu'on me traite sur le même pied qu l'exploitant autorisé à travailler à l'aéroport mais quand vous me mettez au deuxième rang, ne me demandez pas d'emmener un client à Malton, car suivant votre législation je ne suis pas autorisé à faire le transport d cet aéroport à Malton. Je suis simplement autorisé à revenir à ma destination originale. N'allez pas croire que je refuse des voyageurs. Si je le fais, c'est uniquement pour des motifs d'éthique professionnelle et parce qu l'on pourrait me poursuivre pour violation d territoire. Je suis sûr que vous me poserez des questions de ce genre.

A titre de contribuable au plan fédéral j'estime que j'ai le droit de tirer parti des possibilités locales et de ne pas subir de privation à cet égard.

J'ai noté ici le point suivant: Les taxes devraient être approuvées par le ministère des Transports, sous réserve de modification imposées pour des motifs valables.

Deux autres points: il faut étudier la situation de Mississauga; de même, on doit discuter de l'état des véhicules... Voici un autre point: établir les lignes de base; décider de mesures à prendre, chose qui n'en est qu'un stade expérimental. Il ne faut pas prendre des décisions qui soient précipitées et inutiles.

Je ne m'oppose pas à la situation qui règne à Mississauga. On a toutefois posé une question au sujet des chauffeurs qui contribuent effectivement à l'économie de Mississauga: qu'ils habitent ou non Mississauga. Comment les chauffeurs peuvent-ils contribuer à l'économie de Mississauga s'ils n'y habitent pas?

On a parlé ici de 80 véhicules qui font affaires avec le service des limousines, sans l'approbation du ministère des Transports. J'ai écrit à Ottawa, demandant au ministère des Transports de m'indiquer quelle loi doit s'appliquer ici. Les avocats qui siègent parmi les 21 personnes ici présentes, connaissent très bien ces règlements. Vous êtes avocat, n'est-ce pas?

M. Deakon: Oui, je le suis vraiment.

M. Fisher: Il y a de nombreuses façons d'interpréter la loi. Il n'est que juste, je crois, de le faire avec un esprit ouvert, sans préjugés. Si vous avez des questions à me poser au sujet de la loi, veuillez le faire en toute franchise, au lieu d'essayer d'imposer vos vues parce que vous êtes d'un niveau supérieur en ce qui concerne la loi. Essayons d'étudier la loi suivant la façon dont nous l'interprétons. Elle présente plus d'un sens quand on se met à l'étudier.

[Texte]

I think I have given you a little outline of what I am prepared to answer. It is up to you now to start throwing some questions.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Fisher, in your case you own a cab and you are with Metro Toronto.

Mr. Fisher: That is right.

Mr. Portelance: How many times a week or day would you be asked by customers to go to the airport, roughly?

Mr. Fisher: Well, it all depends what is going in town. When we have a busy session, I have gone to the airport three and four times a day. Now this is exceptional. Do not think that I am going there all the time. I go there say maybe once or twice a week but when it is busy you can go there three and four times a day.

Mr. Portelance: So it is still a good average to go there three or four times a day.

Mr. Fisher: That is just when it is busy. But you have got to be exceptionally lucky to do that and it is not what you call a common occurrence.

Mr. Portelance: This morning we had a representative from the Metropolitan taxi drivers who said they would be willing to pay a certain amount for a licence to go to the airport. Would you feel the same way?

Mr. Fisher: I am glad you are asking me these kinds of question, but you are not conveying anything to me to start with. You asked me if I would be willing to pay.

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Fisher: Well, what are you suggesting? Let us get down...

Mr. Portelance: These gentlemen represent certain cab drivers, but you are not in that group, if I understand...

Mr. Fisher: No, I am a cab driver.

Mr. Portelance: I mean you are not a member of the Metropolitan Taxicab Conference Incorporated of Toronto that these gentlemen represented.

Mr. Fisher: I used to be.

Mr. Portelance: You used to be, but you are no longer.

[Interprétation]

Messieurs, je crois vous avoir donné une idée d'ensemble du plan selon lequel je suis disposé à répondre. A vous maintenant de poser des questions.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Fisher, vous êtes propriétaire d'un taxi et vous travaillez pour le compte de la compagnie Metro, de Toronto?

M. Fisher: C'est juste.

M. Portelance: Combien de fois par jour, par semaine, vous demande-t-on d'aller à l'aéroport?

M. Fisher: Tout dépend de ce qui se passe en ville. Dans les périodes très actives, il m'est arrivé d'aller à l'aéroport trois ou quatre fois par jour. Cela est, toutefois, exceptionnel. Ne croyez pas que je le fais tous les jours. Je puis m'y rendre, disons, une ou deux fois par semaine; mais lorsqu'il y a beaucoup d'activité, j'y vais trois ou quatre fois par jour.

M. Portelance: En moyenne, vous y allez donc trois ou quatre fois par jour.

M. Fisher: Cela n'arrive qu'en période d'activité intense, donc exceptionnellement. Ce n'est pas du tout habituel.

M. Portelance: Ce matin, nous avons accueilli le représentant de la conférence métropolitaine qui serait prête à payer pour avoir un permis pour l'aéroport. Et vous?

M. Fisher: Je suis heureux de voir que vous posez ce genre de question, mais elle n'est pas très claire. Vous me demandez si je serais prêt à payer?

M. Portelance: Oui.

M. Fisher: Mais qu'entendez-vous par là? Voyons un peu...

M. Portelance: Ces messieurs représentent des chauffeurs de taxi, mais vous ne faites pas partie du groupe, n'est-ce pas?

M. Fisher: Non, je suis chauffeur de taxi.

M. Portelance: Mais vous ne faites pas partie de cette conférence métropolitaine des taxis de Toronto que ces messieurs représentent?

M. Fisher: J'en ai déjà fait partie.

M. Portelance: Mais plus maintenant?

[Text]

Mr. Fisher: No.

Mr. Portelance: If in order to service the airport a certain licence or certain arrangements were necessary, would you, as an independent, agree to something like this?

Mr. Fisher: I am going to answer your question. You asked that question of them before.

Mr. Portelance: And they all agreed.

Mr. Fisher: No, they only agreed here, remember that. Let us do some agreeing in writing. It was only what you would call a verbal agreement, it was not a compulsory agreement, is that not right?

Mr. Portelance: In your case it means that you would not make enough out of it to pay an extra...

Mr. Fisher: No, I did not answer your question. You asked me something that I cannot even answer because...

Mr. Portelance: What would you be prepared to do?

Mr. Fisher: You know, I am in business and I work on profit and loss. I have to be honest with you. If I felt that this was a worthless cause on account of what you are asking me to pay to operate out of there, if I want to be a successful businessman, then I would have to turn your offer down. In other words, you would have to ask a reasonable figure to start with. So if you are going to ask a reasonable figure, I would have to be agreeable, but if you start stipulating and ask unfavourable conditions or whatever the rate you are asking for, then I would have to disagree. So, in other words, there is no definite answer, is there?

Mr. Portelance: I know if I were in your position and I knew I would make an extra \$500 a year, I might be willing to pay \$25, but if I knew I was going to make only \$25, then I certainly would not pay \$25.

Mr. Fisher: Let me put it to you this way. You said that if I could make \$500 extra per year...

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Fisher: You must remember one thing, time is an important factor in a taxi industry. If I were going to make \$500 extra in a taxi business transporting people to the airport and back—if I had the opportunity—I also

[Interpretation]

M. Fisher: Non.

M. Portelance: S'il fallait accepter certaines ententes ou payer une certaine cotisation pour desservir l'aéroport, seriez-vous d'accord?

M. Fisher: Je vais répondre à votre question. Vous leur avez posé la question?

M. Portelance: Oui, ils étaient tous d'accord.

M. Fisher: Ils ont seulement été d'accord ici, ne l'oubliez pas. Entendons-nous par écrit. Ce n'est qu'une entente verbale, mais pas exécutoire, c'est juste?

M. Portelance: Dans votre cas, la formule ne vous rapporterait pas assez pour payer un extra...

M. Fisher: Non, je n'ai pas répondu à votre question. Vous me demandez une chose à laquelle je ne peux même pas répondre...

M. Portelance: Êtes-vous prêt à cela?

M. Fisher: Je suis en affaires et je travaille pour gagner de l'argent. Je vous dirai franchement que si j'examine la proposition au point de vue bénéfiques, je dois refuser votre offre parce que vous demandez une cotisation trop forte. Si votre prix était raisonnable, j'en serais d'accord, mais si vos exigences sont exagérées ou assorties de conditions peu favorables, alors, pour importe votre prix, il me faudrait refuser. En d'autres mots, je ne peux vous donner de réponse précise.

M. Portelance: Non, mais si j'étais dans vos souliers, sachant que je pourrais en tirer \$500 de plus par année, peut-être serais-je prêt à payer \$25. Mais si je sais que je n'en tirera que \$25, donc, je ne paierai pas \$25 pour ce permis.

M. Fisher: Vous dites, si je pouvais faire \$500 de plus par année...

M. Portelance: Oui.

M. Fisher: Il ne faut pas oublier une chose. Le temps est un facteur important dans l'industrie du taxi. Si j'en tire \$500 de plus pour les taxis, pour transporter des gens à l'aéroport et pour les ramener en ville, je perdrais

[Texte]

would lose on the other end. I can make money in Metro Toronto as well as making money at the airport. So what I am going to make out there I can make in Metro Toronto just as well. If I had the opportunity of coming back, instead of being, as they say, dead empty, then yes, it would be a worthwhile thing to look at. Nobody likes to come back dead.

Mr. Portelance: We hope. So you agree to part of it, that it might be worthwhile to pay something.

Mr. Fisher: If it were feasible, I would agree, yes.

Mr. Portelance: Thank you.

Mr. Horner: Mr. Fisher, you...

Mr. Deakon: He is not a lawyer by the way.

Mr. Fisher: He is not a lawyer? I will angle him up.

Mr. Horner: You favour a common stand at the airport?

Mr. Fisher: Yes, I do.

Mr. Horner: Yes, you do. Would you prefer the federal government to permit a command stand? Would you prefer them to grant a licence to the taxis using the common stand, charge a percentage commission of the haul...

Mr. Fisher: Well, you see...

Mr. Horner: ...or make it a flat rate of 25 cents. There are three ways it could be done.

Mr. Fisher: ... I can answer your question, just to start with. Since I have been sitting in the gallery, you answered that question before.

Mr. Horner: No, I did not.

Mr. Fisher: You said it. Well, somebody from this 21-man delegation did. You said that the government does not licence. Somebody from that 21-man...

Mr. Horner: The government does not licence now, but it could licence a common stand.

Mr. Fisher: I see. Are you working on a future basis or are you working on a present basis?

Mr. Horner: No, I always look to the future. It has got to be better.

Mr. Givens: It cannot be much worse, can it?

[Interprétation]

des affaires pendant ce temps. Je peux gagner de l'argent dans le centre-ville, comme à l'aéroport. Ce que je ferais à l'aéroport, je peux le gagner en ville. Mais si j'ai l'occasion de revenir avec un client au lieu d'être à lège, vide, d'accord, l'affaire vaudrait peut-être la peine d'être étudiée. Personne n'aime revenir sans client.

M. Portelance: C'est sûr. Donc, vous êtes d'accord en partie. Il vaudrait peut-être la peine de payer.

M. Fisher: Si c'est payant, oui je serais d'accord.

M. Portelance: Merci.

M. Horner: Monsieur Fisher, vous...

M. Deakon: Vous savez, il n'est pas avocat.

M. Fisher: Pas avocat? Alors je vois le rouler...

M. Horner: Vous seriez en faveur d'un poste commun à l'aéroport?

M. Fisher: Oui.

M. Horner: Bon. Aimerez-vous mieux que le gouvernement fédéral autorise un poste en commun ou accorde des permis aux taxis qui utilisent ce poste en commun et prélève un certain pourcentage sur chaque cours...

M. Fisher: Eh, bien...

M. Horner: ...on exige un tarif fixe, mettons de 25c. Il y a trois façons de procéder.

M. Fisher: Voyons d'abord votre question. J'étais ici à vous observer et vous avez déjà posé cette question.

M. Horner: Non.

M. Fisher: Dans ce cas, quelqu'un de la délégation de 21 membres l'a posée. Vous avez dit que le gouvernement n'émet pas de permis. Quelqu'un...

M. Horner: Oui, c'est juste. Pas maintenant, mais il pourrait le faire, pour un poste en commun.

M. Fisher: Je vois. Calculez-vous en fonction de l'avenir ou du présent?

M. Horner: Non, j'ai toujours les yeux tournés vers l'avenir. Ça ne peut qu'aller mieux.

M. Givens: Ça ne peut être pire, en tout cas.

[Text]

Mr. Fisher: If you are asking about the future, you would have to make amendments to your legislation in order to have more effective...

Mr. Horner: Oh, sure, sure. The present contract expires August 1, 1970.

Mr. Fisher: No, no, what I am trying to bring out is, as far as law is concerned, you do not have anything in legislation that the government can licence operators, do you?

Mr. Horner: No, no.

Mr. Fisher: So in other words...

Mr. Horner: We could licence a common stand. We could set up a common stand and say there is room for any number of taxis, but in order to use that common stand we are going to charge so much a year.

Mr. Fisher: No, you see, there is a difference. What you are trying to tell me is a tender; you are asking for a tender.

Some hon. Members: No, no.

Mr. Horner: No, I am looking into the future. Let us suppose, for example, the government were to decide to continue the exclusive contract to Air Terminal Transport associates only for the bus service and we decided to have a common taxi stand at the airport for anybody else who wanted to use it, but in order to receive similar revenue to what they are now receiving—\$180,000 a year—we would have to get so much from the bus business—from the exclusive contract—and we would have to get the remainder from the taxi business.

Mr. Fisher: Right.

Mr. Horner: How would we get that amount? Would we get it through a licence to use the common stand on federal property at the Malton Airport; would we get it from a flat rate of 25 cents a trip or would we take a 5 per cent commission from the taxi brokers, in essence, of business they do at Malton Airport? There are three ways, as I envisage the future, that this could be done.

Mr. Fisher: As I answered this question to the previous gentlemen, it has to be feasible.

Mr. Horner: Oh, I agree.

Mr. Fisher: We do not work on profit and loss. If it were feasible to us, yes, we would have to go along with whatever plan you suggest.

[Interpretation]

M. Fisher: Vous me parlez de l'avenir. Donc, il faudrait modifier la législation pour...

M. Horner: Bien sûr. Le contrat actuel prend fin le 1^{er} août 1970.

M. Fisher: Non, non. Ce que je veux dire c'est qu'aucune loi n'autorise le gouvernement à délivrer des permis à des particuliers n'est-ce pas?

M. Horner : Non.

M. Fisher : Donc, autrement dit...

M. Horner: Nous pourrions délivrer un permis pour un poste en commun. On pourrait aménager un poste et dire que nous pouvons accepter tel nombre de taxis, mais pour avoir accès à ce poste en commun, il faudrait payer tant par année.

M. Fisher: Vous voyez, il y a une distinction. Vous essayez de procéder par soumission.

Des voix: Bien non!

M. Horner: Non. Je songe à l'avenir et je me dis que si le gouvernement décidait de maintenir le contrat exclusif de la Air Terminal Transport pour le service d'autobus seulement, et si nous décidions d'avoir un poste de taxis pour ceux qui veulent s'en servir et si par ailleurs, nous voulions maintenir les revenus à leur niveau actuel de \$180,000 par année, il faudrait obtenir tel montant du service d'autobus et le reste, du service de taxis.

M. Fisher: C'est juste.

M. Horner: Et comment obtenir cette somme? Au moyen d'un permis donnant accès au poste en commun fédéral à Malton? par un tarif fixe de 25c. le voyage? ou par une commission de 5 p. 100 exigée des agences de taxis sur leur chiffre d'affaires à Malton? Voilà trois solutions possibles.

M. Fisher: Comme je l'ai dit tantôt à l'autre député, il faudrait que ce soit rentable.

M. Horner: Oui d'accord.

M. Fisher: Nous ne travaillons pas selon le principe des profits et des pertes. Si votre plan est rentable, il nous faudrait l'accepter.

[Texte]

Mr. Horner: But you would not suggest to this Committee any one plan.

Mr. Fisher: No, I could not, because after all, as I said to you before, we work on what is feasible.

Mr. Horner: Let us suppose that all plans were feasible, which one would you prefer? Would you prefer a flat rate, a licence or a commission? I am asking you a question as a taxi driver.

Mr. Fisher: Would you expect an individual to sit here and at a split moment give you an answer? You see, they work on statistics to start with to see what is worthwhile, do they not? You would have to work on an experimental basis to see...

Mr. Horner: I am not trying to pin you down, Mr. Fisher. I am not in the taxi business, but I want an experienced taxi driver like you to part with some of your wisdom so that the Committee can best judge how to rule in the future. If you have no preference, then, the Committee will just have to make up its mind without your wisdom.

Mr. Fisher: Let me put it to you this way. Let us say we allow you to put through certain regulations, but would you allow us to submit amendments?

Mr. Horner: That is why you are here; that is why we are here now.

Mr. Fisher: So, in other words, whatever you put into effect we would have to go along with on a temporary basis.

Mr. Horner: Yes, it could be done.

Mr. Fisher: Then, if it were not feasible—we cannot operate at a loss—we would ask you to make amendments. I do not know if that is the answer you are looking for.

Mr. Horner: Not exactly, but I will settle for it. I am through, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Deakon: Mr. Chairman, on a point of order. It has no relation to this discussion, but would it not be proper for you, as Chairman, to explain to our good friend who is testifying before us, why we are here—the monopoly situation, the collusion issue, the first four or five points he mentioned.

Mr. Horner: The first three or four anyway.

[Interprétation]

M. Horner: Mais vous-même, n'auriez-vous aucun plan à nous proposer?

M. Fisher: Non. Comme je vous l'ai dit déjà, nous voulons seulement un plan rentable.

M. Horner: Mettons que les trois formules soient rentables. Préférez-vous un taux fixe, un permis ou une commission? Je vous pose une question en tant que chauffeur de taxi?

M. Fisher: Pensez-vous qu'il soit possible de donner une réponse comme cela, sur le vif? Il faut réunir des statistiques, pour voir ce qui est valable. Il faudrait d'abord faire un essai pour voir...

M. Horner: Je n'essaie pas de vous arracher une promesse, monsieur Fisher, mais je voudrais qu'un chauffeur de taxi expérimenté comme vous nous communique un peu de ses connaissances pour nous aider à choisir la meilleure formule. Mais si vous n'avez pas de préférence, le comité devra décider sans le recours de vos lumières.

M. Fisher: Disons qu'on vous permet de faire adopter certains règlements, mais est-ce que vous nous permettriez alors d'y proposer des modifications?

M. Horner: C'est la raison pour laquelle nous sommes là et que vous êtes là.

M. Fisher: En d'autres mots, ce que vous mettez en vigueur, il nous faudrait l'accepter à titre provisoire.

M. Horner: Oui.

M. Fisher: Bon. Et si on voit que ce n'est pas rentable (impossible de fonctionner à pertes), nous pourrions vous demander des modifications. Enfin, est-ce la réponse que vous vouliez?

M. Horner: Pas tout à fait, mais disons que ce sera suffisant. J'ai terminé, monsieur le Président.

Le président: M. Forrestall.

M. Deakon: Afin d'accélérer cette discussion, est-ce qu'il ne serait pas approprié que le président explique à notre ami qui vient témoigner, la raison pour laquelle nous sommes ici, le monopole, la question de collusion, enfin ces trois ou quatre points qu'il a mentionnés.

M. Horner: Les trois ou quatre premiers au moins.

[Text]

The Chairman: We are here because we were delegated by the House of Commons to make a study on ground transportation. We are not here to make a study on taxis; we are here to make a study on ground transportation. These were the terms of reference that we received from the House of Commons.

Mr. Fisher: But I want to know if you have anything in the back of your mind that there is something definite that is going to come off in the near future? Is an airport going to be built or is the one that is here, going to remain?

The Chairman: No, this is not the purpose of our trip here. The purpose of our trip here is to study the ground transportation from the airport to the city.

Mr. Fisher: You see, I have a right to ask questions, as I said to you before. If you intend to build a bigger airport elsewhere, you know quite well that the system that is in effect as of now will not be effective in the new airport. So, as I said, sir, let us be honest; we are sitting here; you are asking questions, and I think I have the same right to ask you a question. If you have not got an answer, fine; the same thing applies to me. Maybe I do not have an answer, but if you had an idea in the back of your mind when you came here that you were going to build an airport and you would need some assistance as far as transportation is concerned, then, let us have the answer as well.

Mr. Deakon: I wish we knew; we would buy up all the land.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I just want to ask Mr. Fisher one question. You said that the present arrangements are discriminatory. You feel that the present arrangements do not deal fairly with whom, with you as a cab driver or with the...

Mr. Fisher: With the government.

Mr. Forrestall: It is a government decision.

Mr. Fisher: It is the government's piece of legislation that goes into effect.

Mr. Forrestall: Yes, but you mentioned that you believe there was discriminatory...

Mr. Fisher: Right.

Mr. Forrestall: Who does it discriminate against in your mind?

Mr. Fisher: All those who are involved in the transportation field.

[Interpretation]

Le président: La Chambre des communes nous a demandé d'examiner la question du transport au sol. Non pas pour faire une étude des taxis, mais de tout le transport au sol. C'est le mandat que nous avons reçu de la Chambre des communes.

M. Fisher: Mais envisagez-vous quelque chose de précis pour un avenir rapproché? Construera-t-on un aéroport ou gardera-t-on l'aéroport actuel?

Le président: Non, ce n'est pas le but de notre voyage ici. Nous sommes venus étudier le transport au sol entre l'aéroport et la ville.

M. Fisher: J'ai quand même le droit de poser des questions, comme je l'ai dit déjà. Si vous songez à aménager un plus grand aéroport ailleurs, vous savez très bien que le régime actuel ne sera pas efficace au nouveau aéroport. Donc, soyons de bon compte: vous me posez des questions et je pense avoir le même droit de vous en poser aussi. Si vous ne pouvez répondre, c'est d'accord, mais il se peut que moi non plus, je n'aie pas de réponse. Mais si vous songez déjà à construire un aéroport et avez besoin d'aide pour organiser le transport, il faudrait le dire.

M. Deakon: Je voudrais bien le savoir. Nous achèterions tout le terrain.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Une question à M. Fisher. Vous dites que l'organisation actuelle est injuste. Injuste pour qui? Pour vous en tant que chauffeur de taxi ou pour le...

M. Fisher: Pour le gouvernement.

M. Forrestall: C'est une décision du gouvernement.

M. Fisher: C'est la loi du gouvernement qui régit.

M. Forrestall: Mais vous avez parlé d'injustice.

M. Fisher: Oui.

M. Forrestall: Injustice pour qui, selon vous?

M. Fisher: Pour tous ceux qui sont dans le domaine du transport.

[Texte]

Mr. Forrestall: But not necessarily the passengers?

Mr. Fisher: I would say that they are affected as well because if you went to the airport at times as I have, you would see them standing on a platform, but there is nothing in the world I can do, I just cannot take them.

Mr. Forrestall: How much do you lose driving your cab back from the airport? What does it cost you to drive your cab back from the airport to downtown?

Mr. Fisher: You see, you are asking questions that were asked before in reference to what does it cost to go from, say, the Royal York hotel to the airport. Now, without being...

Mr. Forrestall: I am not asking what you charge, but what does it cost you.

Mr. Fisher: You are asking on the meter, are you not?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Fisher: I am going to tell you. You see without having interference from heavy traffic, if you take...

Mr. Forrestall: No, no, I am sorry. Does it cost you a dollar for gas and oil to drive back empty?

Mr. Fisher: Oh, you are asking what it costs to drive back?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Fisher: I thought you were asking about the fare.

Mr. Forrestall: No, no, what does it cost you?

Mr. Fisher: Oh, I have never arrived at that; I have no answer for that, but I could answer in an indirect manner because, you see, if I drive, say, from the Royal York to the airport, and let us say I get around \$7.50 on the meter or \$7.60—I have heard your quotations here, and I have seen my meter go high as well on account of traffic—I will lose exactly what I got going there.

Mr. Forrestall: You have lost your profit then? Is this right?

Mr. Fisher: No, no, you asked me how much I would lose. If I can get \$7.50 going up there, but I get nothing going back, I have lost \$7.50. However, if you want to work on a economical basis—the operating cost—you

[Interprétation]

M. Forrestall: Pas nécessairement pour les voyageurs?

M. Fisher: Oui, pour eux aussi, car si vous allez à l'aéroport, comme moi, vous les verrez attendre sur le quai. Mais rien à faire, je ne peux les faire monter.

M. Forrestall: Combien perdez-vous? Combien vous coûte le retour en ville?

M. Fisher: Vous posez des questions qu'on a déjà posées au sujet de ce qu'il en coûte pour aller du Royal York à l'aéroport. Or, sans être...

M. Forrestall: Je ne vous demande pas quel est votre tarif, mais ce que cela vous coûte.

M. Fisher: D'après le compteur?

M. Forrestall: Oui.

M. Fisher: Je vais vous le dire. Si la circulation n'est pas trop lourde, si...

M. Forrestall: Non, non, le prix. Le retour vous coûte-t-il un dollar?

M. Fisher: Oh, vous voulez savoir le coût du retour.

M. Forrestall: Oui.

M. Fisher: Je pensais que vous demandiez mon tarif.

M. Forrestall: Non, ce qu'il vous en coûte à vous.

M. Fisher: Je n'ai jamais fait ce calcul, je n'ai pas de réponse à cela mais je pourrais vous répondre indirectement. Si je vais du Royal York à l'aérogare et que le compteur monte à \$7.50 ou \$7.60—j'ai entendu ce que vous avez dit à ce propos, mais le compteur monte parfois à cause de la circulation—eh bien, je perds exactement ce que j'ai gagné pour l'aller.

M. Forrestall: Vous perdez votre bénéfice?

M. Fisher: Non, non. Vous me demandez combien je perds. Or, si je gagne \$7.50 pour l'aller et rien pour le retour, je perds \$7.50. Mais si vous voulez faire un calcul économique, si vous demandez le coût d'exploitation,

[Text]

said, what does it cost you for gas; what does it cost you for the use of your car. This is a different figure entirely.

Mr. Forrestall: It also depends on the time.

Mr. Fisher: That is right, you would get a different figure entirely.

The Chairman: Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Fisher, were you here this morning and this afternoon when Mr. Sadoff and the two others from the Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated were giving testimony?

Mr. Fisher: I came late, but I was here some of the time. I do not know what you want to...

Mr. Weatherhead: Did you hear most of the testimony today from these gentlemen?

Mr. Fisher: I came late.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, I would like to know from the points Mr. Fisher gave us here whether he is essentially in agreement with the presentation made by Mr. Sadoff and the others earlier today from the Metropolitan Toronto Taxicab Conference or whether he is in disagreement with certain particular issues, and if it is the latter, I would like to hear where he disagrees with these people from the Metropolitan Toronto Taxicab Conference.

Mr. Fisher: As I said, I came late. I did not hear everything that was presented. You would have to ask me about certain issues that you have in the back of your mind. Specifically, what is it that I am in agreement with or in disagreement with?

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, we cannot repeat the whole thing, I do not think. I wish Mr. Fisher had been here earlier. I think a couple of things have been covered, though. One is the question of licensing arrangements. Mr. Sadoff was suggesting that perhaps all taxi-cabs, not only in Metro but in the surrounding area, could be licensed by the federal government, by the Department of Transport, to pick up passengers at the airport from a common stand.

Mr. Fisher: Yes, I am in agreement with that.

Mr. Weatherhead: And he suggested as a general figure perhaps a \$25 licensing fee. Would you be agreeable to that sort of thing.

[Interpretation]

combien il en coûte pour l'essence, l'huile, l'utilisation de la voiture, c'est bien différent.

M. Forrestall: Cela dépend aussi de la durée de la course.

M. Fisher: C'est juste. Les chiffres seraient bien différents.

Le président: Monsieur Weatherhead.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président. Monsieur Fisher, étiez-vous là ce matin et cet après-midi lorsque M. Sadoff et les deux autres représentants de la Metropolitan Toronto Taxicab Conference sont venues témoigner?

M. Fisher: Je suis arrivé en retard, mais avant la fin de la séance.

M. Weatherhead: Vous avez entendu les deux témoignages?

M. Fisher: Je suis arrivé en retard.

M. Weatherhead: Monsieur le président, je voudrais savoir si, d'après les arguments de M. Fisher il est essentiellement d'accord avec la présentation faite par M. Sadoff et les autres représentants de la Metropolitan Taxicab Conference, et sinon, j'aimerais savoir pourquoi.

M. Fisher: Comme je vous l'ai dit, je suis arrivé en retard, je n'ai pas entendu tout ce qu'ils ont dit. Il faudra préciser votre question pour savoir les points d'accord et de désaccord.

M. Weatherhead: On ne pourrait tout répéter et c'est regrettable que M. Fisher soit arrivé en retard. Certains points ont été couverts, en particulier la question des permis. M. Sadoff avait proposé que tous les taxis de la région, tant ceux du grand Toronto que de la périphérie, puissent obtenir un permis du gouvernement fédéral, du ministère des Transports, pour recueillir les voyageurs à l'aéroport à partir d'un poste en commun.

M. Fisher: Oui, je serais d'accord.

M. Weatherhead: Et il a parlé d'une cotisation de \$25 pour ce permis. Seriez-vous d'accord?

[Texte]

Mr. Fisher: I am agreeable to have people on the taxi business even if they are from Hamilton.

Mr. Weatherhead: Right. Well, Mr. Fisher, is there anything that you heard Mr. Sadoff say and his people say with which you are not in agreement?

Mr. Fisher: Oh, I could not say. I did not hear everything that he was saying.

Mr. Weatherhead: Mr. Fisher, even though you have to come back deadhead most of the time from Malton at the present time, is it still quite profitable for you to take fares to Malton. Is it profitable for you to do that or would you be better off staying in town?

Mr. Fisher: Well, you see, I will tell you. We are not permitted to refuse a fare to start with.

Mr. Weatherhead: Right.

Mr. Fisher: You are familiar with that.

Mr. Weatherhead: I understand.

Mr. Fisher: So, in other words, whether we like it or not, we have to undertake to take a fare.

Mr. Weatherhead: Yes, I understand that.

Mr. Fisher: As long as you are on the road, you are engaged to be operating and you have to take a fare to wherever they want to go.

Mr. Weatherhead: Yes, I understand that, Mr. Fisher, but I think you said in the first part of your testimony that on some days when you were quite lucky or very lucky, or words to that effect, you might have three or four fares to the airport. This is fairly unusual.

Mr. Fisher: Right.

Mr. Weatherhead: In saying you were very lucky, I assume that would mean that you would be lucky financially, that it was a good thing for you to go to the airport even though you would be coming back deadhead a all likelihood.

Mr. Fisher: Yes.

Mr. Weatherhead: Good. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: No other questions, gentlemen? We want to thank you, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you.

[Interprétation]

M. Fisher: Je serais en faveur d'accorder des permis aux gens de taxis, même s'ils sont de Hamilton.

M. Weatherhead: Bon. Est-ce qu'il y a des observations de M. Sadoff sur lesquelles vous êtes en désaccord?

M. Fisher: Je ne saurais vous dire parce que je n'ai pas tout entendu.

M. Weatherhead: Même s'il faut revenir à lège la plupart du temps, n'est-il pas payant de conduire des voyageurs à Malton? Est-ce payant, ou feriez-vous mieux de rester en ville?

M. Fisher: Je vais vous le dire. Nous n'avons pas le droit de refuser un client, tout d'abord.

M. Weatherhead: Je sais.

M. Fisher: Vous êtes au courant.

M. Weatherhead: Je comprends.

M. Fisher: Que cela nous plaise ou pas, il nous faut donc accepter un client.

M. Weatherhead: Oui, je comprends.

M. Fisher: Quand on est sur la route, s'il se présente un client, nous sommes obligés de le mener où il désire aller.

M. Weatherhead: Oui, je comprends cela, mais vous avez dit que certains jours, lorsque vous aviez beaucoup de chance, il vous arrivait de conduire trois ou quatre clients à l'aéroport. Cela semble exceptionnel.

M. Fisher: Ce l'est.

M. Weatherhead: Quand vous parlez de chance, j'imagine que vous parlez de chances sur le plan financier, en ce sens que c'était payant d'aller à l'aéroport même s'il vous fallait revenir à lège.

M. Fisher: Oui.

M. Weatherhead: C'est tout.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Merci beaucoup, monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci.

[Text]

The Chairman: At this time I would like to call upon Mr. N. R. Watson, a driver licensed by the Metropolitan Licence Commission. Is Mr. Watson here?

An hon. Member: Maybe he got tired of waiting.

The Chairman: Mr. Charles McGee. Mr. McGee is a consulting economist and traveller.

Mr. Charles W. McGee, Ph.D. (Consulting Economist): Mr. Chairman and gentlemen, I appreciate this opportunity to appear before you as one of the ignored travelling public. I am one of the ones who possibly 10 years ago quit complaining. I learned that if you are going to travel consistently by air you are no longer going to live; you are going to barely exist. You are going to be ignored by everyone.

The greatest problems in travelling by air are the ground facilities and the ground transport services. I am in a position to say that no matter how God-awful an airport I have to sleep in, I can always say I have slept in a worse one. And no matter how atrocious the taxi service is, I can always say, "By gosh, I remember such and such a place; it was worse than this."

I must apologize to Mr. Walker. I misinformed him. I travelled out of Toronto 127 times but 36 of those times were by private company flight or by private charter flight on small aircraft.

I do not think there is any place that can afford to ignore the type of service you have at Malton now. What I use as a criterion, as I very often do, is to phone back here in the afternoon and have the secretary meet me at such and such a place tonight, because we are having a meeting in the morning and she is to bring the files and all the related information with her. Now, it may be one thing to have your wife landing in a strange airport and another thing to have your secretary landing in a strange airport.

Mr. Walker: As long as they do not arrive at the same time.

Mr. Deakon: A head-on collision. There is no problem if she is good-looking.

Mr. McGee: In business, unfortunately, it is very often more important to keep the secretary happy than to keep the wife happy. But if you use this as a criterion you start to realize that the type of service that is now available at Malton is essential to any airport.

The other great asset is the road transfer service. That is, Malton has transfer service

[Interpretation]

Le président: J'aimerais maintenant convoquer M. N. R. Watson, chauffeur autorisé par le Metropolitan Licence Commission. Est-il ici?

Une voix: Il s'est peut-être fatigué d'attendre.

Le président: Dans ce cas, M. Charles McGee, économiste-conseil et voyageur.

M. Charles W. McGee (économiste conseil): Monsieur le président, messieurs, je vous remercie de me donner cette occasion de parler à titre de porte-parole de la majorité silencieuse du public voyageur. Je suis de ceux qui il y a une dizaine d'années, ont cessé de se plaindre. J'ai appris que toujours voyager par avion, ce n'est plus vivre, mais simplement exister. Personne ne s'intéresse à vous.

Le plus grand problème des voyages par avion, c'est le service au sol et le transport au sol. Montrez-moi un aéroport miteux et je puis vous dire que j'ai déjà dormi dans des pires baraques. Montrez-moi un service de taxis pourri, je puis toujours dire que j'ai vu pire, à tel ou tel endroit.

Mes excuses à M. Walker de l'avoir mal renseigné. J'ai décollé de Toronto 127 fois, dont 36 fois à bord d'un avion privé, d'un vol nolisé ou d'un petit appareil.

Aucun endroit ne peut se désintéresser du genre de service qui existe à Malton. Le test auquel j'ai souvent recours, c'est de téléphoner dans l'après-midi pour demander à ma secrétaire de me rencontrer à tel endroit le soir, parce qu'il y a une réunion le lendemain matin et elle doit m'apporter les dossiers avec tous les renseignements voulus. Or, c'est une chose d'aller accueillir son épouse dans un aéroport étranger, mais c'en est une autre d'y faire venir sa secrétaire.

M. Walker: Pourvu qu'elles n'arrivent pas en même temps.

M. Deakon: Une collision frontale. Pas de problème, si elle est jolie.

M. McGee: En affaires, il est souvent plus important d'avoir une secrétaire heureuse qu'une épouse contente. Mais, si vous utilisez ce test comme critère, alors, vous voyez que les services comme ceux de Malton sont essentiels à tout aéroport.

Autre service important: les transferts par route. Je pense au service des transferts pour

[Texte]

Hamilton, I believe, and somewhere else. I do not know where the other place is out of Malton. This is a great asset that they cannot afford unless they have some reasonable sort of license or charter. However, there is one very regrettable thing that I find about Malton, one specific thing that I will mention, although there are many regrettable points.

In Malton, when there is no air transport service upstairs, if you go downstairs you have to be fast on the draw because those RCMP will run like blue blazes. I have seen them do this, actually run, to beat you to the taxi driver.

There is a little gimmick in there. You get to the taxi driver before the RCMP does, you give him your name fast and then he requires quickly, "Are you Mr. McGee?"—and the RCMP is beat. But, believe it or not, the RCMP men will actually run to beat you to it. And I do not believe for one minute that there is not an incentive there for the RCMP to run to beat you to it.

Mr. Deakon: They always get their man.

Mr. McGee: They always get their man. But this is a most regrettable thing. I have found myself waiting 40 minutes in the line-up and seeing taxis going by. It has got to the point now that when I know I expect to be coming back at a rush period I drive my car out in the morning and leave it there for the day. This is what it is getting down to now—that the man who is going out and coming back during the rush period must give his car out of necessity, even if it is waiting there two or three or four days.

So much time is spent by the Department of Transport and the aircraft people worrying about flying us after we get there, but the situation has got so silly on the ground that I can leave my home by car from Toronto in the morning at the same time as I would have to leave my home to go by air and arrive in downtown Ottawa in 15 minutes less than I would have by air, and have stopped for breakfast on the road. This is why this ground transit thing is important and why, at the minute it is an exclusive thing, with no competition, the service seems to deteriorate. I am not suggesting in the first place that the taxi driver be allowed to pick up there at night without the name of the person he picked up and the taxi that picked him up being logged. There are a lot of protections in place. The situation is rather deplorable in one or our neighbouring cities in that travelling at night is not as pleasant as it could be.

I am expecting that we will find that situation here before too long, especially when you

[Interprétation]

Hamilton et ailleurs. C'est un service précieux qu'on ne peut offrir sans régime raisonnable de permis ou de poste commun. Toutefois, il y a une chose vraiment regrettable à Malton. Il y en a plusieurs, mais je vais en préciser une. À Malton, quand il n'y a pas de service de limousine en haut et que vous allez en bas, il faut faire très vite, car les agents de la GRC sont vifs comme des lièvres. J'en ai vu de mes yeux courir à fond de train pour arriver avant vous au taxi.

Ici entre en jeu une petite manigance. Si vous arrivez au chauffeur avant l'agent, vous lui dites votre nom et rapidement, il vous demande: «Êtes-vous M. McGee?» Et la GRC est battue. Mais croyez-le ou non, les agents prennent leurs jambes à leur cou pour arriver au taxi avant vous. Et n'allez pas croire qu'ils font cela pour des prunes.

M. Deakon: La GRC attrape toujours son homme.

M. McGee: Oui, elle attrape toujours son homme, mais ici, c'est vraiment regrettable, car il m'est arrivé d'attendre 40 minutes alors que des taxis nous passaient au nez. Maintenant, c'en est rendu au point où, si je compte revenir à une heure de pointe, je prends ma voiture le matin et je la laisse là pour la journée. Nous en sommes là. Celui qui compte rentrer aux heures de pointe doit prendre sa voiture, quitte à la laisser à l'aérogare trois ou quatre jours.

Le ministère des Transports et les services aériens ne négligent rien pour nous faire décoller, mais les choses en sont rendues au point ridicule où je pourrais partir de chez moi à Toronto à la même heure pour me rendre en voiture à Ottawa. En fait le voyage prend 15 minutes de moins même si je dois arrêter pour déjeuner. C'est pourquoi le transport au sol est important et dès que le service est un monopole exclusif, il semble se détériorer. Je ne voudrais pas que les chauffeurs de taxis soient autorisés à prendre des voyageurs le soir sans avoir leur nom du client et sans avoir été retenus. Il faut prévoir beaucoup de protection. La situation est plutôt déplorable dans certaines de nos villes voisines où voyageur le soir n'est pas bien.

Je pense que ce sera la même chose ici avant longtemps, surtout pour celui qui arrive

[Text]

are arriving in a strange city. There probably should be some policing of the taxicabs. I know I kept careful track of the last seven that I rode in in the last two days right here in Toronto and I would not have wanted to ride with four of them in a strange place at night. The peculiar thing that I must clarify is that one had a beard and long hair, and he was the only one that picked me up who was clean. He was the only one that picked me up that was clean, polite, and both the front and the rear of his taxi were clean. He was the only one of the seven. All right, so his hair was carefully waved and looked nice, but he was clean—and this is an asset.

I have told you that when travelling by air you do not live, you exist. I appreciate the fact that a traveller has been permitted to appear before you. Maybe I can answer some questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: In the process of his comments Mr. McGee did answer the question I was originally going to ask. However, I just want to say, as Mr. Walker said earlier this morning very eloquently, that the purpose of our study throughout Canada is to take a good look at ground transportation. We will have supersonic jets in the air in a year or two, we have the jumbo gets but we are not doing too much about ground transportation. That is why the House of Commons decided that we had better get busy on it. It is not a matter of just taxis, but everything having to do with ground transportation, and we hope to come up with some worthwhile recommendations after listening to people. I think you have brought a good point of view. Perhaps we should make an effort to hear more travellers in addition to the people who provide the transportation.

That is all I wanted to say, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. McGee, I am curious about the RCMP harassment you mentioned. You suggested that it was apparent in your mind there must be some incentive. I do not think you would want to leave that standing on the record unexplained, because it might be misinterpreted.

Mr. McGee: It could be misinterpreted but I do not know how you interpret a policeman running about 180 to 200 feet from across the road and down the road to intercept your speaking to a taxi driver.

[Interpretation]

dans une ville étrangère. Il faudrait probablement une certaine surveillance des taxis. J'ai tenu compte de mes sept dernières promenades en taxi depuis deux jours ici même à Toronto. Il y en a quatre que je n'aurais pas aimé prendre dans une ville étrangère le soir. Je dois préciser que l'un d'eux avait une barbe et les cheveux longs et c'est le seul qui était propre. Le seul qui fût propre et poli dont la banquette arrière et la banquette avant étaient propres. Sur les sept, il était le seul. D'accord, il avait les cheveux bien ondulés, mais enfin, il était propre, soigné. C'est quelque chose.

Je vous ai dit que ce n'est pas vivre, mais exister. Je vous remercie d'avoir bien voulu écouter un simple voyageur. Peut-être pourrais-je répondre à vos questions? Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: M. McGee a déjà répondu à la question que je voulais poser. Comme M. Walker l'a si bien dit ce matin, nous voyageons dans tout le pays pour étudier de près la question du transport au sol. Dans un an ou deux, nous aurons des avions supersoniques, nous avons déjà les avions géants, mais nous nous soucions peu du transport au sol. C'est pourquoi la Chambre des communes a décidé qu'on devait s'y mettre. Il ne s'agit pas seulement de taxis, mais de tout ce qui a trait au transport au sol. Nous espérons pouvoir formuler des propositions utiles après avoir entendu des témoins. Votre rapport me semble excellent et je me demande s'il ne faudrait pas essayer d'entendre plus de voyageurs, en plus des responsables du transport.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur McGee, j'aimerais revenir sur cette question du zèle des agents de la Gendarmerie. Pour vous, il est clair qu'ils ne courent pas pour des prunes. J'imagine que vous voudrez qualifier un peu cette affirmation, car elle pourrait être mal interprétée.

M. McGee: C'est possible, mais quoi penser d'un gendarme qui court 180 ou 200 pieds pour vous empêcher de parler à un chauffeur de taxi?

[Texte]

Mr. Forrestall: Yes, but surely you are not suggesting that he is being paid for every one he gets out of there.

Mr. McGee: I do not know what incentive he could have for doing the running.

Mr. Forrestall: It was your comment, not mine. I just simply have a higher opinion of the RCMP, not that the harassment charges this morning did not concern me a little bit.

Could you tell us categorically whether or not you believe the service is adequate at Malton airport today?

Mr. McGee: It has many assets but it is not capable of handling the traffic I would say roughly over a third of the time when I happen to come in. Now I come in on the last flat flight at night from wherever I may be, so this may be a problem which might, as far as I know, only happen once a day.

Mr. Forrestall: It is lousy then?

Mr. McGee: It is lousy then.

Mr. Forrestall: That is fine. Obviously you are a much travelled man; have you found for example that you have difficulty in and out of Ottawa?

Mr. McGee: Oh, yes.

Mr. Forrestall: In and out of Montreal?

Mr. McGee: I think I have more problems in Ottawa than in Toronto.

Mr. Forrestall: You are an enlightening fellow. What about Vancouver and Calgary?

Mr. McGee: Vancouver is out of my territory entirely.

Mr. Forrestall: Is there any merit in something that we are going to be looking at in some depth—at least I hope we are—a form of rapid transit to and from, if not necessarily Malton at least Ste. Scholastique north of Montreal? Is there a partial answer in this?

Mr. McGee: I would question it very much because there is not that much traffic that Malton in itself—you have to bear in mind the original source of the traffic. In my situation rapid transit could not serve me any better.

Mr. Forrestall: When you are driving your own car to the airport are you always able to find adequate parking space at the airport?

Mr. McGee: At the hour that I am going, yes. I must clarify it in that way. Now I understand there are problems later. Where I

[Interprétation]

M. Forrestall: Mais sûrement, vous ne voulez pas dire qu'il est payé pour chaque voyageur intercepté?

M. McGee: Je ne vois pas ce qui pourrait l'inciter à courir aussi fort.

M. Forrestall: Bon. C'est votre déclaration, pas la mienne. Mais j'ai une meilleure opinion de la Gendarmerie, quoique les accusations de tracasserie, ce matin, m'aient un peu ébranlé.

Pouvez-vous nous dire catégoriquement si le service actuel de Malton vous semble satisfaisant ou non?

M. McGee: Il y a de bons côtés, mais le service ne suffit pas pour le trafic, à peu près une fois sur trois, lorsque j'arrive à Malton. Il faut dire que j'arrive par le dernier vol venant de l'endroit où je me trouve. Peut-être le problème se pose-t-il seulement une fois par jour.

M. Forrestall: Et le service est pourri?

M. McGee: Oui, pourri.

M. Forrestall: C'est bien. Vous voyagez beaucoup. Trouvez-vous qu'il y a des problèmes entre l'aéroport et la ville d'Ottawa?

M. McGee: Oui, certes.

M. Forrestall: A Montréal, et à l'arrivée et au départ.

M. McGee: Il y a plus de problèmes à Ottawa qu'à Toronto, je crois.

M. Forrestall: C'est très intéressant de vous entendre. Que dire de Vancouver, Calgary?

M. McGee: Je ne me rends jamais à Vancouver.

M. Forrestall: Voyez-vous du bon dans la formule que nous allons approfondir (du moins, je l'espère,) celle du transport rapide, non pas nécessairement pour Malton, mais du moins pour Sainte-Scholastique au Nord de Montréal? Y voyez-vous une solution?

M. McGee: J'en doute beaucoup, car il n'y a pas assez de trafic, du moins à Malton. Il ne faut pas oublier la source du trafic. Dans mon cas, le service rapide ne m'aiderait guère.

M. Forrestall: Quand vous prenez votre voiture, trouvez-vous toujours une place pour la garer à l'aéroport?

M. McGee: A l'heure où je pars, oui. Il faut préciser cependant qu'il y a des problèmes plus tard. Dans mon cas, il y a des difficultés

[Text]

do have problems is getting out on Saturday and Sunday nights.

Mr. Forrestall: Do you park inside or outside the airport?

Mr. McGee: Very often I end up on the roof, but inside that structure, yes. However, very often on Saturday and Sunday nights you are stranded when trying to get out. I have seen it take me two hours to get out.

Mr. Forrestall: Is the cost of parking a burden?

Mr. McGee: I could not care less because the client pays.

Mr. Forrestall: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McGee, have you not been here most of the day?

Mr. McGee: Most of it, yes.

Mr. Weatherhead: And you have heard the testimony of previous witnesses. I think you will agree most of the witnesses stated that by and large the transportation service from the airport was fairly satisfactory—even the Metropolitan Taxicab Conference who are looking for access there.

Mr. McGee: Yes.

Mr. Weatherhead: And the solicitor for the Mississauga people mentioned there may be complaints but he certainly did not play them up at all. So it is very interesting to hear your comment that one third of the time when you come in it is not satisfactory at all. Is this because it is very late at night, sir?

Mr. McGee: Usually because it is very late at night—it will be after 10.30 p.m. My fees are by the day and the client milks the last hour out of you if he can.

Mr. Weatherhead: I see. You mention waiting 40 minutes. How often would this happen?

Mr. McGee: No. I remember... You see, travelling by air the last seven or eight years, I have come to the point where I ignore everything that is going on around me. So, you have to wait 40 minutes here; it is part of the existence. So, something else. But this particular time, just about six weeks ago, I did have reason to notice that it was 40

[Interpretation]

le samedi et le dimanche soir.

M. Forrestall: Est-ce que vous stationnez l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéroport? ...

M. McGee: Bien souvent, je me trouve sous le toit, mais à l'intérieur, oui. Le samedi et le dimanche soir, on se damne à vouloir sortir. Il m'est arrivé d'y mettre deux heures.

M. Forrestall: Et le coût du stationnement?

M. McGee: Peu m'importe. C'est le client qui paie.

M. Forrestall: Merci, monsieur le Président.

Le président: Monsieur Weatherhead.

M. Weatherhead: Monsieur McGee, je crains que vous avez passé la plus grande partie de la journée, ici, n'est-ce pas?

M. McGee: Oui.

M. Weatherhead: Et vous avez entendu les autres témoins nous dire que dans l'ensemble le service de transport de l'aéroport est plutôt satisfaisant. Même la *Metropolitain Taxicab Conference* qui voudrait un permis d'exploitation, parle dans le même sens.

M. McGee: Oui.

M. Weatherhead: Et l'avocat des gens de Mississauga a dit qu'il y avait bien des plaintes, mais il n'a pas insisté. Dans ce contexte, il est très intéressant de vous entendre dire qu'une fois sur trois, le service n'est pas satisfaisant du tout quand vous arrivez. Serait-ce parce que vous arrivez très tard le soir?

M. McGee: Normalement, c'est parce qu'on arrive très tard. Mettons, après 10 heures du soir. Mes honoraires sont à la journée, et le client veut toujours vous faire travailler pour votre argent.

M. Weatherhead: Vous avez mentionné des attentes de 40 minutes. Est-ce que cela arrive souvent?

M. McGee: Non, mais voyez-vous en voyageant par avion depuis 7 ou 8 ans, j'en arrive au point où j'oublie ce qui se passe autour de moi, et alors, s'il faut attendre 40 minutes ici ou là, cela fait partie de la vie. Mais ces fois-là, j'avais vraiment une bonne raison à le remarquer. Il y a environ 6 semaines de cela. J'ai attendu 40 minutes et j'étais tout

[Texte]

minutes. I was particularly unhappy because a policeman had run to head me off from getting a taxi.

Mr. Weatherhead: Mr. McGee, were there some taxicabs available as far as you could see?

Mr. McGee: Yes, about nine cabs came in while I was down on the lower platform.

Mr. Weatherhead: And there were no Air Terminal taxis ?

Mr. McGee: No. Air Terminal Transport does not go down there. It lands you out there and they could not care less about you as a customer in many ways. Whoever laid out the airport—they have, for instance, cardiac hill and cardiac alley. They do not bother me because I have been travelling long enough now to know that if I cannot carry luggage easily in two hands I do not take it, period. You do not trust the luggage service or you have no luggage.

Mr. Weatherhead: Mr. McGee, why...

Mr. McGee: May I please finish? I realize I omitted something in answering that question. When you are coming in, you have to go upstairs to get an air taxi. Now the poor passenger—not the commercial traveller like me who travels light, but the poor guy with a two-suit and all the rest of the bit who comes in downstairs, has fought his way through that long alley and has got through customs and immigration, now has to go upstairs to get an Air Terminal taxi, not down on the lower level. I think they call it the departures level.

Mr. Weatherhead: Well, Mr. McGee, I do not pretend to be a seasoned traveller like yourself, but I go back and forth to Ottawa once a week by plane, and my recollection is when we come off the planes from Ottawa, we go down an escalator to a lower level, the departures level, and we get the Air Terminal cars or, if they are not around, we occasionally get a taxicab from there. Now, were you at some other level, sir?

Mr. McGee: No. The level above that, the arrival side.

Mr. Weatherhead: Mr. McGee, why did you not go to where the Air Terminal cars were?

Mr. McGee: That is where the Air Terminal cars were.

Mr. Weatherhead: And there were no cars available there?

[Interprétation]

particulièrement mécontent parce qu'un agent m'avait battu à la course au taxi.

M. Weatherhead: Est-ce qu'il y avait des taxis disponibles à votre connaissance?

M. McGee: Environ 9 taxis sont arrivés pendant que j'étais sur le quai inférieur.

M. Weatherhead: Et il n'y avait pas de service de *Air Terminal*?

M. McGee: Non, *Air Terminal* ne se rend pas jusque-là. Il vous dépose à l'aéroport, oui mais il se fiche de votre clientèle de plusieurs façons. Par exemple, à l'aéroport, vous avez les pentes et les allées des cardiaques. Je voyage depuis assez longtemps pour savoir que si j'ai trop de choses pour les mettre dans deux valises, je ne les apporte pas. On ne se fie pas au service des valises ou bien on n'a pas de valises.

M. Weatherhead: Monsieur McGee...

M. McGee: Pourrais-je finir? J'ai oublié quelque chose en répondant à votre question. Quand vous arrivez, il faut monter pour aller prendre le taxi. Le pauvre voyageur, non le commis-voyageur comme moi, mais le pauvre voyageur, celui qui voyage avec deux valises et tout son fourbi et qui arrive en bas, il réussit à se frayer un chemin dans la longue allée et à passer par la douane et l'immigration; il lui reste à monter à l'étage pour aller prendre un taxi d'*Air Terminal* car le taxi ne vient pas en bas. Je crois que cela s'appelle le niveau des départs.

M. Weatherhead: Je ne voyage pas autant que vous, mais je vais à Ottawa une fois par semaine par avion et si je me souviens bien, nous arrivons d'Ottawa et ensuite nous descendons l'escalier roulant jusqu'au niveau inférieur, le niveau des départs, et là, nous attendons la limousine ou, s'il n'y en a pas, nous pouvons prendre un taxi. Êtes-vous allé à un autre niveau.

M. McGee: Non, c'est l'étage supérieur, le niveau des arrivées.

M. Weatherhead: Pourquoi n'êtes-vous pas allé où se trouve le service de limousine?

M. McGee: C'est là que je suis allé.

M. Weatherhead: Il n'y en avait pas?

[Text]

Mr. McGee: No.**Mr. Weatherhead:** And they would not wave a taxi over for you?**Mr. McGee:** I did not even ask them to.**Mr. Weatherhead:** You did not ask them to.**Mr. McGee:** No.**Mr. Weatherhead:** But there were some taxis around, were there not?**Mr. McGee:** There were taxis around, yes.**Mr. Weatherhead:** Well, if this 40 minutes was an unusually long situation, what...**Mr. McGee:** I would not know because—I must be honest—I do not pay that much attention. There was a reason that night why I happened to pay attention.**Mr. Weatherhead:** But you would say that ordinarily, one third of the time when you come in from around 10.30 p.m. to midnight or so, you cannot get a car easily at Malton.**Mr. McGee:** Yes. Actually, I could look it up in my log-book because I logged it for three months.**Mr. Weatherhead:** Thank you, Mr. Chairman.**The Chairman:** Mr. Mazankowski.**Mr. Mazankowski:** You refer to a couple of taxi drivers as being rather poorly dressed and poorly mannered and some cabs being not particularly up to standards. These were not affiliated with the Air Terminal Transport, I guess.**Mr. McGee:** Oh, no, no. These were here in the City of Toronto. The one that I just caught to come up here from the hotel did not need a motor except as a generator. He had a radio on blasting so loudly with that soap-soap music that all he would have had to do was to put the speaker at the back for the car to have been jet propelled. This is an example of what the open, uncontrolled taxis do.**Mr. Mazankowski:** I take it, then, Mr. McGee, that you do not favour the removal of the exclusive portion of the franchise with respect to supplying ground transportation to the air terminal.**Mr. McGee:** I would think partial removal of the exclusive portion.**Mr. Mazankowski:** Partial removal.

[Interpretation]

M. McGee: Non.**M. Weatherhead:** Personne n'a commandé un taxi pour vous?**M. McGee:** Je n'ai demandé à personne.**M. Weatherhead:** Vous n'avez rien demandé?**M. McGee:** Non.**M. Weatherhead:** Mais il y avait des taxis?**M. McGee:** Oui, il y avait des taxis.**M. Weatherhead:** Si cette attente de 40 minutes est exceptionnelle...**M. McGee:** Je l'ignore, car je vous dirai franchement que je ne m'en soucie pas d'habitude. Mais cette fois-là, il y avait une raison pour que je le remarque.**M. Weatherhead:** Mais vous dites qu'une fois sur trois, quand vous arrivez entre 10 heures et demie et minuit, vous ne pouvez obtenir un taxi facilement.**M. McGee:** Oui, en fait, je pourrais chercher les détails dans mon agenda, car j'en tiens compte depuis trois mois.**M. Weatherhead:** Merci.**Le président:** Monsieur Mazankowski.**M. Mazankowski:** Vous avez dit que certains chauffeurs de taxi étaient mal habillés, plus ou moins courtois et ne répondaient pas aux normes. J'imagine que ce n'était pas des voitures d'*Air Terminal*?**M. McGee:** Non, non, je parlais de taxis de la ville de Toronto. Celui, par exemple, que je viens de prendre pour venir de l'hôtel n'avait pas besoin de moteur, juste d'un générateur. En fait, son radio criait tellement fort une musique yéyé que s'il avait un haut-parleur à l'arrière, la voiture serait propulsée par réaction. Voilà ce que donnent des taxis sans contrôles.**M. Mazankowski:** Mais par conséquent, vous n'êtes pas en faveur de l'élimination du droit exclusif pour ce qui est du transport au sol jusqu'à l'aérogare.**M. McGee:** Je dirais une élimination partielle de l'exclusivité.**M. Mazankowski:** Partielle?

[Texte]

Mr. McGee: Yes. I do not know how they work it but I do notice that where the service is best, the taxis do not appear all to belong to one company. They are in the line with different markers on them.

Mr. Mazankowski: Have you had any experience with Air Terminal Transport? Would you classify their service as reasonable and satisfactory, courteous and efficient?

Mr. McGee: Oh, yes, but not sufficient.

Mr. Mazankowski: Efficient, I said.

Mr. McGee: Efficient. Oh, yes.

Mr. Mazankowski: But not sufficient?

Mr. McGee: Not sufficient.

Mr. Mazankowski: In other words, you are suggesting that they need more cabs on the spot.

Mr. McGee: As an economist I would question how they could afford to do it because they might have only two hours a day which are peak times and they could not afford to have vehicles on standby just to handle those two hours a day—if it is only two hours; I do not know.

Mr. Mazankowski: Would you foresee any difficulty in setting a standard if you did open up this facility to other cab companies, or would you suggest that DOT provide a stringent standard?

Mr. McGee: I have been trying to think of the name of the place all day and I will be dashed if I can but I am pretty sure it is Dallas, where the independent cabs come in and the dispatching is done by the airport and the cab is checked by the airport, because I have seen them flag cabs out and I questioned the chap as to why that cab was not being accepted, and it was because of something they knew either about the cab or about the cab driver or the condition of the cab. A new person coming into Toronto or any city every two or three weeks on business has a very bad impression of the city if he gets a rough ride in a poor cab.

Mr. Mazankowski: I understand that the Air Terminal Transport with respect to bus service only provides service to the Royal York, Hotel. Is that right?

Mr. McGee: I have never used it.

Mr. Mazankowski: I have no further questions.

[Interprétation]

M. McGee: Oui. Je ne sais pas comment cela pourrait marcher, mais je sais que dans les endroits où le service est meilleur, tous les taxis ne sont pas tous la propriété de la même compagnie. Ils attendent en queue et ils représentent diverses compagnies.

M. Mazankowski: Connaissez-vous la Air Terminal Transport? Diriez-vous que son service est raisonnable, courtois et efficace?

M. McGee: Oui, certes, mais pas suffisant.

M. Mazankowski: J'ai dit efficace.

M. McGee: Efficace? Oh, oui...

M. Mazankowski: Mais non suffisant.

M. McGee: Non suffisant.

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous diriez qu'ils ont besoin de plus de voitures sur place.

M. McGee: En ma qualité d'économiste, je doute que la compagnie ait les moyens de faire attendre plusieurs voitures quand il n'y a que deux heures de pointe. Je dis deux heures sans savoir si c'est juste.

M. Mazankowski: Pensez-vous qu'il serait difficile d'établir des normes si le règlement admettait d'autres taxis. Pensez-vous que le ministère des transports devrait fixer des normes très rigides?

M. McGee: Toute la journée j'ai essayé en vain de me souvenir de l'endroit mais je crois que c'est Dallas où les taxis sont indépendants et où la répartition est faite par l'aéroport. La voiture est vérifiée par l'aéroport, car j'ai déjà vu qu'on éliminait des voitures et j'ai déjà demandé pourquoi. C'était à cause de la voiture, du chauffeur ou de la condition de la voiture. Celui qui arrive à Toronto ou ailleurs à toutes les deux ou trois semaines par affaires a une très mauvaise impression de la ville si la course en taxi est déplaisante.

M. Mazankowski: Le service de limousine conduit seulement à l'Hôtel York, n'est-ce pas?

M. McGee: Je ne l'ai jamais pris.

M. Mazankowski: Je n'ai pas d'autres questions.

[Text]

Mr. Portelance: Mr. McGee, you happen to travel quite a bit. What about Montreal? Have you ever been to Montreal, and how is the service there?

Mr. McGee: It is better now that you have that walkway in, thank you, sir.

Mr. Portelance: I am talking about the cabs.

Mr. McGee: In Montreal I am always met by a company car, so I could not say in Montreal.

Mr. Portelance: I see.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. McGee, it has been suggested—it was suggested in Montreal although it was not accepted too well here today—that at airports throughout Canada where we would recommend this the taxi companies be allowed to put direct-line phones for their companies so that if you were in the lobby and there was no concessionaire there, as happened to you a few times, you could pick them up, ask for a cab, identify yourself and ask how long it will take. Do you think this would be of value to you, especially in strange places?

Mr. McGee: In strange places it would be, because very often the client will give you his card number to use and he will tell you the taxi to use and they know right where you are to go and what you are to do and everything else. The client will very often do that or he will send word to go to Hertz or Tilden or whatever it is. And here we have no service whereby the client can say to phone such and such a cab company because they have no interlocking credit service with other firms.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Are there no other questions?

Mr. McGee: Thank you very much, Mr. Chairman and gentlemen.

The Chairman: Gentlemen, maybe we could hear another witness. It would be a help for tomorrow.

I would like to call upon Mr. Norman Trever from Scarborough.

Mr. Norman Trever (Taxi Driver): A lot of people today have been talking about taxi owners. I would like to give the driver's, as opposed to the owner's, point of view.

I have been a licensed taxi driver in Metropolitan Toronto for approximately 14 years,

[Interpretation]

M. Portelance: Monsieur McGee, vous voyagez pas mal. Êtes-vous déjà allé à Montréal et comment est le service?

M. McGee: C'est mieux, maintenant que vous avez le trottoir roulant.

M. Portelance: Mais je parle des taxis.

M. McGee: A Montréal, j'ai toujours une voiture de la compagnie à ma disposition de sorte que je ne saurais vous le dire.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur McGee, à Montréal, on a proposé—mais cela n'a pas soulevé d'enthousiasme ici, aujourd'hui—qu'aux aéroports du Canada où nous pourrions recommander ce service, les compagnies de taxis aient des téléphones directs, de sorte que si vous attendez et s'il n'y a pas de taxi, comme cela vous est arrivé, vous pourriez tout simplement lever le téléphone, commander une voiture, vous nommer et demander combien de temps vous devrez attendre. Croyez-vous que ce serait utile pour vous, surtout dans des villes inconnues?

M. McGee: Oui, dans les villes que je ne connais pas, car souvent, le client vous donne le numéro de sa carte de crédit que vous pourrez employer et alors, la compagnie de taxis sait exactement où vous allez vous rendre. Ils savent quoi faire. Le client fait cela assez souvent ou bien il envoie un message pour dire d'aller chez Hertz, Tilden, ou ailleurs. Mais ici nous n'avons pas de service où le client peut dire de téléphoner à telle compagnie de taxi, car il n'y a pas de service généralisé de crédit entre les compagnies.

M. Allmand: Merci.

Le président: Pas d'autres questions? Je vous remercie beaucoup, monsieur McGee.

M. McGee: Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs.

Le président: Nous pourrions peut-être entendre un autre témoin très brièvement, ce sera cela de fait pour demain. J'aimerais maintenant demander à M. Norman Trever, de Scarborough, de venir en avant.

M. Norman Trever (Chauffeur de taxi, Scarborough): Beaucoup de gens, aujourd'hui, ont parlé des propriétaires de taxis et j'aimerais maintenant vous donner le point de vue du chauffeur par opposition à celui du propriétaire. Je suis un chauffeur de taxi dans le

[Texte]

and of this time I have worked more than 10 years full time as a taxi driver. As far as the report goes, I do not get too many fares out here; probably one a month or something like that.

The Chairman: Speak a little louder, please.

Mr. Trever: Yes, sir, all right. One thing I would like to ask from the worker's point of view, is it to be an open stand, one that is open for everyone, rather than for any particular company, or for Mississauga, or for Metro for that matter; I would like to see it open to everyone, including the independents and Mississauga. After all, these people all have a right to earn a living. As far as the fees, well, I do not know. I always thought that the Airport was not built to raise money for the government. I was just going to ask why could it not be possible for this concession to be given to the taxi workers, to establish some kind of benevolent fund for them. In the taxi business in Toronto, very few of the drivers are protected by Canada Pension Plan; we have to pay both shares of the employment insurance; we get no vacation pay; we are not governed by the Hours of Work and vacation with pay act; we get no overtime; and, quite often, we are working for less than the minimum wage, which is supposedly guaranteed by the province. However, over a period of years, the taxi fleet owners have established that we are self-employed people, and the provincial government act which governs hours of work does not apply to us. I feel that is everything I had to say.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I wonder if I could ask the witness, in your statement, you said that you were not covered by either the Canada Pension Plan and as far as the compensation board is concerned you had to pay both ends of that.

Mr. Trever: Yes, that is true sir.

Mr. Skoreyko: Is that not because you are considered an independent businessman? Therefore, your choice is really your own, because if you did not own your car, and operate it as an individual businessman, would you then not be working for a taxi company who would then have to share the benefits with you?

Mr. Trever: No, sir I do not work for any taxi company; I do not own a taxi. I just

[Interprétation]

Toronto métropolitain depuis environ 14 ans et j'ai travaillé à plein temps une dizaine d'années comme chauffeur de taxi. Pour ce qui est de l'aéroport, je n'ai pas souvent de clients, peut-être un par mois, quelque chose comme ça.

Le président: Un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. Trever: Une chose que j'aimerais bien demander, du point de vue du travailleur, ce serait un poste ouvert à tout le monde plutôt que fermé à une seule compagnie pour Mississauga ou pour Métro. J'aimerais que ce soit ouvert à tout le monde, y compris les indépendants et Mississauga. Après tout, on a tous le droit de gagner sa vie. Pour ce qui est des taux et honoraires, je ne sais pas. J'ai toujours pensé que l'aéroport n'était pas censé être une question de profit pour le gouvernement. J'allais tout simplement demander pourquoi ne serait-il pas possible que la concession soit donnée aux taxis pour essayer d'établir une caisse de bienfaisance. Dans l'industrie du taxi à Toronto, très peu de chauffeurs sont protégés par le Régime de pensions du Canada. Il nous faut payer les deux parties de l'assurance-chômage. Nous n'avons pas de paie de vacances; nous ne sommes pas régis par la Loi sur les vacances payées; nous n'avons pas de surtemps, et très souvent, nous travaillons pour moins que le salaire minimum qui est censé être garanti par la Province. Toutefois, au cours des années, les propriétaires de flottes de taxis ont décidé que nous étions des travailleurs indépendants. La loi provinciale qui régit les heures de travail ne s'applique pas à nous. J'ai l'impression que c'est tout ce que j'avais à vous dire.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je me demande si je pourrais poser une question au témoin. Vous avez dit que vous n'étiez pas protégés par le Régime de pensions du Canada et que pour l'assurance-chômage, il vous fallait payer les deux parties.

M. Trever: Oui, c'est vrai.

M. Skoreyko: N'est-ce pas parce qu'on vous considère comme hommes d'affaires indépendants et, par conséquent, le choix est vraiment le vôtre, car si vous n'étiez pas le propriétaire de votre automobile et si vous n'agissiez pas comme homme d'affaires, est-ce que vous ne travailleriez pas alors pour une compagnie de taxis qui devrait partager les bénéfices avec vous?

M. Trever: Non, monsieur. Je ne travaille pas pour une compagnie et je ne suis pas

[Text]

drive someone else's taxi; this situation exists for thousands of people in this taxi industry. We do not own the cars; but over a period of years, the owners have had us established as self-employed people. They have obtained rulings from the Canada Pension, the Unemployment Insurance, and the Ontario Department of Labour, that we are self-employed people, although we do not own the equipment. For these reasons, we get none of the benefits accorded to other workers; none of the rights of workers, actually.

Mr. Skoreyko: Then, the reason that you are considered self-employed would be because you are working solely on commission, is that it?

Mr. Trever: Yes, sir.

Mr. Skoreyko: The vehicle becomes yours when you go on duty, in other words, you are working for yourself, is that it?

Mr. Trever: Well, that is supposed to be the idea, but...

Mr. Skoreyko: They rent them to you.

Mr. Trever: ...I am still driving someone else's equipment. As I say, we have none of the rights, really, of a worker, as a driver in this business. The unfortunate thing is that, over the period of years, the drivers and workers in the taxi industry have had no organization to protect themselves, to oppose these applications by the taxi fleet owners, to get these rulings from the different government agencies, and it has just happened that we are relegated to the status of self-employed people without investment, so to speak.

Mr. Skoreyko: Yes. Well, what I was asking you, I am sorry, Mr. Chairman, really had very little to do with improving ground service at the Airport.

Mr. Trever: Yes, sir.

Mr. Skoreyko: But could I ask you this? If the government opens the access to the Airport, so that any taxi driver, who has got a licence to operate, can operate out of this Airport, do you feel that the cab drivers are going to be responsible enough to be able to provide the kind of service that is necessary?

Mr. Trever: Yes, I think so sir.

Mr. Skoreyko: You think you are.

Mr. Trever: One thing I might like to add. There has been some comment, here, on the drivers today. Well, I hope no one will blame the drivers personally, too much, for it,

[Interpretation]

propriétaire d'un taxi. Je suis le conducteur d'une voiture qui appartient à d'autres. Des milliers sont dans le même cas. Nous ne sommes pas propriétaires, mais les propriétaires ont décidé que nous étions des travailleurs indépendants. Ils ont fait confirmer cela par le Régime de pensions du Canada, l'assurance chômage et le ministère provincial du Travail, même si nous ne sommes pas propriétaires de l'équipement. Ce qui fait que nous n'avons pas les mêmes avantages que les autres employés.

M. Skoreyko: La raison pour laquelle on vous considère comme travaillant à votre propre compte, c'est parce que vous travaillez à commission, n'est-ce pas?

M. Trever: Oui, monsieur.

M. Skoreyko: En somme, le véhicule devient votre propriété quand vous êtes en fonction, n'est-ce pas?

M. Trever: C'est supposé être ainsi, mais...

M. Skoreyko: Le véhicule vous est loué.

M. Trever: ...je conduis toujours la propriété d'un autre et, vraiment, nous n'avons pas les avantages d'un travailleur dans cette industrie. Le malheur, c'est que les chauffeurs et travailleurs de cette industrie n'ont jamais pu s'organiser pour se protéger, pour s'opposer aux requêtes des propriétaires de flottes de taxis, quand ils demandent aux agences de l'État de se prononcer et c'est ainsi qu'on nous relègue au rang de travailleurs indépendants sans investissements pour ainsi dire.

M. Skoreyko: Je m'excuse. En fait, ma question avait peu de rapport avec l'amélioration du transport au sol à l'aéroport.

M. Trever: C'est exact.

M. Skoreyko: Mais si le gouvernement admettait au service de l'aéroport tous les taxis ayant un permis, croyez-vous que les chauffeurs de taxis eux-mêmes seraient assez responsables pour donner le genre de service requis.

M. Trever: Oui, monsieur, je le crois.

M. Skoreyko: Vous pensez.

M. Trever: J'aimerais peut-être ajouter une chose. On a parlé du chauffeur de taxi aujourd'hui. J'espère que personne ne tiendra trop rigueur aux chauffeurs, car il faut savoir

[Texte]

because the fact is that most of us are required to work 12 hours a day, 6 days a week, to earn any semblance of a living, and for this reason it means long hours in traffic, in bad weather, and things that just upset a person. So I will apologize for the drivers, if any of you would like me to.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Trever, I guess you do not have to apologize for the drivers. I think we have all met some excellent cab drivers, and there have been some bad ones, it is like everybody else. Your condition, and this just follows on because you brought it up, in Montreal we had a brief from the embryo of a taxi drivers union, there, they are trying to get together, and it seems that this may be the answer to a lot of your problems. The drivers who drive for airport, I keep forgetting the name, the concessionnaire at the airport anyway, they belong to a union. I hear they have got a pretty good contract with that company, and they get good wages with lots of benefits, and they ask in their brief, that, if the taxis be allowed to come in, the taxi drivers have the same benefits as they do. I guess it is to make sure that the costs. All around, are the same. Are you trying to organize yourselves in Toronto?

Mr. Trever: Well, it has been tried. Unions have been tried many times before, and they have always failed. Probably the reason is so many part-time workers. For every full-time worker there are probably two or more part-time workers this makes it very difficult. Plus the fact that the drivers who are working, are working over 100 different locations, some of them for independent owner operators, and men with one or two cars, and it would not be possible to have any kind of a check-off system that unions need now-a-days to remain established. It is not like...

Mr. Allmand: Incidentally, I think, until you do something, you are going to continue to be in the position that you are in.

Mr. Trever: Well, this is true. We need some kind of action to improve our working conditions; there is no doubt about it. Organization is in order, but a union is possibly not the correct approach, at this time.

Mr. Skoreyko: Perhaps you could have an interview with the Minister of Labour for the province.

Mr. Trever: Well, I could try.

[Interprétation]

que la plupart d'entre nous devons travailler douze heures par jour, six jours par semaine, pour gagner notre croûte et, ne l'oublions pas, dans la circulation dense et le mauvais temps, et toutes ces choses énervantes. Si quelqu'un me le demande, je suis bien prêt à présenter des excuses au nom des chauffeurs de taxis.

Le président: Monsieur Allmand?

M. Allmand: Monsieur Trever, vous n'avez pas à présenter d'excuses. Nous avons tous rencontré d'excellents chauffeurs, et, bien sûr, des mauvais aussi. Parlant de votre condition, signalons, vu que vous avez soulevé la question, qu'à Montréal, nous avons reçu un mémoire de l'embryon d'un syndicat de chauffeurs de taxis; ils essaient de se grouper et c'est peut-être la solution à plusieurs problèmes.

Les chauffeurs qui travaillent pour le concessionnaire dont j'oublie le nom, celui de l'aéroport, font partie d'un syndicat. On me dit que leur convention collective est excellente, les salaires sont bons, et ils ont beaucoup d'avantages. Et alors, ils ont demandé dans leur mémoire que si les taxis obtiennent la permission d'aller à l'aéroport, que les chauffeurs de taxis obtiennent les mêmes avantages qu'eux. J'imagine qu'ils veulent s'assurer que les coûts seront les mêmes pour tous. Essayez-vous de vous organiser à Toronto?

M. Trever: On a déjà essayé de former un syndicat plusieurs fois, mais on n'a pas réussi. C'est probablement parce qu'il y a deux fois plus d'employés à temps partiel que d'employés à plein temps. En outre, les chauffeurs travaillent à plus d'une centaine d'endroits, certains pour des indépendants, certains pour des propriétaires d'une ou deux voitures. Ce ne serait pas possible d'avoir un genre de retenue syndicale dont les syndicats ont besoin aujourd'hui pour une bonne organisation.

M. Allmand: Si rien ne se fait dans ce sens, votre situation n'évoluera pas.

M. Trever: C'est vrai. Il faut faire quelque chose pour améliorer nos conditions de travail, aucun doute à ce sujet. Il faut nous organiser, mais la réponse, ce n'est peut-être pas un syndicat.

M. Skoreyko: Peut-être pourriez-vous demander une entrevue au ministre provincial du Travail.

M. Trever: Je pourrais essayer, oui.

[Text]

Mr. Walker: Do you prefer to be a self-employed small businessman, or would you prefer to be an employee, as the airline transportation men are? They are employees...

Mr. Trever: Yes, that is right.

Mr. Walker: ...on wages, and of course, they have the bargaining power. Would you prefer this, and I do not know how you would ever organize it, or would you prefer to be your own small businessman?

Mr. Trever: No. If I could get the working conditions which the men in the Airline Transport Service have, I would be very thankful, and so would most of the other workers.

Mr. Walker: As an employee?

Mr. Trever: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. I sympathize with your problems of employment. I was just wondering, in order to clarify that employment contract, which you have with the various taxi outfits that you work for, am I to understand that you rent the car from these people? What are the terms of employment between the taxi owner, and yourself, as a driver?

Mr. Trever: We work strictly on a commission basis. It is usually 50 per cent, but then the driver pays the gasoline, plus accident fund, which is kind of an arbitrary thing, because it gives the driver no protection and much protection to the taxi owner.

Mr. Deakon: In other words, you have no property in the vehicle at all. You are just being employed by the owner of this taxi driver licence. Is that what you are telling us?

Mr. Trever: Yes, sir. We are working on a commission basis. I think it has already been established in law that a commission employee is a partner without investment, so that it is a...

Mr. Allmand: Are tips 100 per cent yours?

Mr. Trever: Yes, they are, sir.

The Chairman: Any other questions gentlemen. We want to thank you very much, Mr. Trever.

[Interpretation]

M. Walker: Est-ce que vous préférez travailler à votre propre compte ou être employé du concessionnaire de l'aéroport? Ses employés.

M. Trever: C'est exact.

M. Walker: ... sont des employés à salaire et ils ont le pouvoir de négocier. Préférez-vous cela—impossible de dire comment l'organiser—ou être un petit homme d'affaires indépendant?

M. Trever: Si je pouvais obtenir les conditions de travail des employés du concessionnaire, je serais très heureux, et la plupart des autres aussi.

M. Walker: Vous accepteriez d'être employé?

M. Trever: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Merci, monsieur le président. Je suis très sensible à vos problèmes d'emploi. Je me demandais, pour éclaircir un peu la question du contrat d'emploi que vous avez avec les différentes compagnies de taxis pour lesquelles vous travaillez, si vous louez l'automobile de ces gens? Quelles sont les conditions de votre emploi entre le propriétaire du taxi et vous-même, à titre de chauffeur?

M. Trever: Nous travaillons à commission uniquement. Normalement, c'est 50 p. 100, mais ensuite, le chauffeur paie l'essence, en plus de la caisse des accidents, ce qui est plutôt arbitraire, car cela ne donne aucune protection au chauffeur, mais beaucoup de protection au propriétaire.

M. Deakon: En d'autres termes, vous n'avez aucun investissement dans ce véhicule. Vous êtes employé par celui qui détient le permis de taxi. C'est cela?

M. Trever: Oui, monsieur. Nous travaillons à commission, mais je crois que la loi a déjà établi que celui qui travaille à commission est un associé sans investissement.

M. Allmand: Est-ce que les pourboires sont les vôtres?

M. Trever: Oui, monsieur.

Le président: D'autres questions, messieurs?

Nous voulons vous remercier beaucoup, monsieur Trever.

[Texte]

It being six o'clock gentlemen, I think we will adjourn until tomorrow morning at ten o'clock.

Just a moment please. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I was not half kidding this morning. Is there not some possibility that we can meet in a room larger than this, right at the hotel. If we have as many people here tomorrow, as we did today, we are dying of the heat, there is not room for us to sit.

An hon. Member: There is no air conditioning, here.

Mr. Benjamin: Would it not be just as practical, or more so, to meet in a larger room?

The Chairman: The Committee sees no other possibility than here, at City Hall; there is no other place.

Mr. Benjamin: I know. Why do we not meet at the Westbury; there are lots of big rooms, over there.

The Chairman: Another thing; all the witnesses have been notified to come up here, Mr. Benjamin. It is about a three-hour job to move the equipment back and forth.

You can leave your things here, the room will be locked.

[Interprétation]

Étant donné qu'il est six heures, messieurs, je crois que nous pourrions ajourner la séance jusqu'à dix heures demain matin.

Un instant, s'il vous plaît. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne badinais pas ce matin. Serait-il possible de trouver une salle plus grande, à l'hôtel? Si nous recevons autant d'invités demain, nous mourrons de chaleur, il n'y a pas de place pour s'asseoir.

Une voix: Il n'y a pas de climatisation.

M. Benjamin: Ne serait-il pas plus pratique d'avoir une salle plus grande?

Le président: Le comité ne voit pas d'autres possibilités que de se réunir ici, à l'hôtel de ville. Il n'y a pas d'autre endroit.

M. Benjamin: Pourquoi pas à l'hôtel Westbury? Il y a de très grandes salles.

Le président: Autre chose. Tous les témoins ont été convoqués ici. Monsieur Benjamin, il faudrait à peu près trois heures pour déplacer tout l'équipement.

Vous pouvez laisser vos choses ici. La salle sera sous clé.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 9

WEDNESDAY, FEBRUARY 11, 1970

MERCREDI, LE 11 FÉVRIER 1970

TORONTO, ONT.

Respecting

Ground transportation at airports
in Canada

Concernant

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président
et MM.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Deakon,
Forrestall,
Givens,

Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,
Howe,
Mazankowski,
Portelance,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Weatherhead, (20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

MINUTES OF PROCEEDINGS

[Text]

WEDNESDAY, February 11, 1970.

(21)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day, in Toronto, at 10:00 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel (17).

Other member present: Mr. Chappell.

Witnesses: From the Town of Mississauga: Mr. L. W. Stewart, Q.C., Town Solicitor; Mr. Thomas Harrison, Chief Licence Inspector.

The Chairman introduced officials of the Town of Mississauga and Mr. Stewart made an opening statement and was questioned thereon assisted by Mr. Harrison.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to retire.

At 12:00 noon the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

(22)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 2:10 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel (17).

Other member: Mr. Gilbert.

Witnesses: From the Teamsters Local Union 352: Mr. Jack Hurd, Secretary-

PROCÈS-VERBAL

[Traduction]

Le MERCREDI 11 février 1970.

(21)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Toronto à 10.00. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel—(17).

Autre député présent: M. Chappell.

Témoins: De la municipalité de Mississauga: M. L. W. Stewart, c.r., avocat municipal; Thomas Harrison, inspecteur en chef des permis.

Le président présente les représentants de la municipalité de Mississauga. M. Stewart fait une déclaration et répond ensuite, avec l'aide de M. Harrison, aux questions des députés.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A midi, la séance du comité est levée jusqu'à 2 h. de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(22)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 h. 10. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Mazankowski, Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel—(17).

Autre député présent: M. Gilbert.

Témoins: Du syndicat 352 des Rouliers: MM. Jack Hurd, secrétaire-trésorier, N.

Treasurer, Mr. N. R. Wattam, Driver, Licensed by Metropolitan Licensing Commission. *From the Metropolitan Toronto Taxi Guild*: Mr. Walter Horbulyk, President, Mr. Fred Hason, Director; Mr. Eric McCreadie, Director. Mr. James Bond, Metro Cab Owner.

The Chairman introduced Mr. Jack Hurd who read his brief at length and was questioned thereon.

A copy of By-Law number 7936 of the Town of Mississauga regulating taxicabs in Mississauga, was filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 4*.

A copy of the agreement made and entered upon at Malton between Air Terminal Transport Limited and the Fuel, Bus, Limousine, Petroleum drivers and Allied employees local union No. 352 was tabled with the Clerk and filed as *Exhibit No. 5*.

The Chairman thanked the witness, Mr. Hurd and he retired.

The Chairman then called upon Mr. Wattam who made an oral presentation, and was questioned by Members, after being examined, he was thanked by the Chairman and withdrew.

The Chairman introduced officials of the Metropolitan Taxi Guild and Mr. Horbulyk, reading from a prepared text, made opening remarks and was questioned there-on, assisted by officials of the Guild.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they retired. Then Mr. James Bond was called upon to make an oral presentation before being questioned thereon. His submission being concluded, he was thanked by the Chairman and he retired.

The Chairman then called Mr. Martin A. Whyte, who made an oral presentation, was questioned, thanked by the Chairman and allowed to retire.

On motion of Mr. Skoberg,

R. Wattam, chauffeur, détenteur d'un permis de la *Metropolitan Licensing Commission*; De la *Metropolitan Toronto Taxi Guild*: MM. Walter Horbulyk, président; Fred Hason, administrateur; Eric McCreadie, administrateur; M. James Bond, chauffeur de taxi de métro.

Le président présente M. Jack Hurd qui donne lecture de son mémoire et répond ensuite aux questions des députés.

Une copie du règlement municipal n° 7936 de la municipalité de Mississauga au sujet des taxis de Mississauga, est déposée par le greffier du comité à titre de *Pièce n° 4*.

Une copie de l'entente signée à Malton entre *Air Terminal Transport Limited* et le syndicat 352 des *Fuel, Bus, Limousine, Petroleum drivers and Allied employees* est déposée par le greffier à titre de *Pièce n° 5*.

Le président remercie le témoin qui se retire.

Le président invite M. Wattam à faire une déclaration. Ce dernier répond ensuite aux questions des députés. Après son interrogatoire, le président le remercie et il se retire.

Le président présente les représentants de la *Metropolitan Taxi Guild*. M. Horbulyk apporte quelques commentaires et donne lecture de son exposé. Il répond ensuite aux questions des députés avec l'aide des représentants de la *Guild*.

Le président remercie les témoins qui se retirent. Le président invite M. James Bond à faire une déclaration. Ce dernier répond ensuite aux questions des députés. Après quoi, le président le remercie et il se retire.

Le président invite M. Martin A. Whyte à faire une déclaration. Ce dernier répond aux questions des députés. Le président le remercie et lui permet de se retirer.

Sur proposition de M. Skoberg,

Resolved,—That the Committee resolved itself into and “*In Camera*” meeting.

It was agreed that the visit to Toronto's Malton airport, which was to have been held on Wednesday afternoon but was cancelled due to the heavy work load, be made on Friday morning, February 13, 1970 and that the Clerk be authorized to make the necessary adjustments in the per diem allowance to Members.

At 5.35 p.m., the Committee adjourned until 10.00 a.m. on Thursday, February 12, 1970.

Il est convenu,—Que le comité poursuivra ensuite la réunion à huis clos.

Il est convenu que la visite organisée à l'aéroport de Toronto à Malton qui devait avoir lieu le mercredi après-midi et qui a été annulée en raison du travail, sera effectuée le vendredi matin 13 février 1970 et que le greffier sera autorisé à faire le redressement nécessaire de l'allocation quotidienne des députés.

A 5 h. 35, la séance du comité est levée jusqu'au jeudi le 12 février 1970 à 10 h. du matin.

*Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.*

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, February 11, 1970

• 1000

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. The first item on our program will be to hear from the Town of Mississauga, and I would like to call upon Mr. Stewart. Mr. Stewart, would you come forward please.

Mr. Harrison would you come forward too, please.

Mr. Stewart has not got a brief, but he is going to give us a summary of what he intends to say this morning.

M. Guay (Lévis): Je ne sais si c'est une question de privilège, monsieur le président, mais me permettriez-vous avant que M. Stewart commence, de vous souhaiter, en mon nom et celui de mes collègues, un joyeux anniversaire. Cette année qui s'additionne aux autres ne semble laisser aucune trace chez vous et nous formulons tous les vœux que vous fêteriez président de ce Comité de la Chambre des communes encore longtemps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Guay. J'espère qu'aujourd'hui, vous direz que c'est mon anniversaire, sans toutefois faire illusion à mon âge.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, for those who may not have had their earphones on, I would like to point out to them, this is your birthday today, and we have wished you a happy birthday.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Rock: See how nice it is to be bilingual.

The Chairman: Mr. Stewart. You may sit down.

Mr. L. W. Stewart, QC (Town Solicitor, Town of Mississauga): Thank you, Mr. Chairman. I must congratulate you on your thirty-ninth birthday also.

The Chairman: Thank you.

Mr. Stewart: The Town of Mississauga very much appreciates, Mr. Chairman and members of this Committee, the opportunity to appear

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 11 février 1970

Le président: Messieurs, je crois que nous sommes en nombre suffisant. Comme première question à l'ordre du jour ce matin, M. Stewart de la ville de Mississauga nous adressera la parole. Je demande à M. Stewart de se présenter à la table.

Monsieur Harrison, est-ce que vous pourriez venir à la table ici, s'il vous plaît.

M. Stewart n'a pas de mémoire écrite, mais il va nous donner un résumé de ce qu'il a l'intention de dire ce matin.

Mr. Guay (Lévis): I do not know whether it is a question of privilege, Mr. Chairman, but before Mr. Stewart starts this morning, I would like, on behalf of myself and my colleagues, to wish you a happy birthday. It does not age you in the least, and we all hope you will continue being Chairman of this Committee for many years to come.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Guay. I hope that in announcing my birthday today you will not mention my age.

M. Allmand: Pour ceux qui ne se sont pas servi de leur écouteur, j'aimerais signaler que c'est votre anniversaire de naissance et nous vous souhaitons un joyeux anniversaire.

Le président: Merci.

M. Rock: Que c'est donc beau d'être bilingue.

Le président: Monsieur Stewart. Veuillez vous asseoir, s'il vous plaît.

M. L. W. Stewart, CR (Chef du contentieux de la ville de Mississauga): Merci, monsieur le président. Moi aussi je vous félicite de votre 39^e anniversaire de naissance.

Le président: Merci.

M. Stewart: La ville de Mississauga apprécie hautement, monsieur le président et membres du Comité, l'occasion que nous avons de

[Text]

before you. I understand that the purpose of this Committee and this hearing, is to consider the taxicab business, and the problem of transportation, to and from Toronto International Airport. The Town of Mississauga's interest is rather serious, with regard to this matter, because the Toronto International Airport lies wholly within the boundaries of the Town of Mississauga. I have a map, which I will leave as an exhibit, of the Town of Mississauga, and I may hold it up for just a moment.

The Town of Mississauga lies immediately west of the westerly boundary of Metropolitan Toronto, and you will notice that the Toronto International Airport lies in the northeasterly corner of the Town of Mississauga. With regard to the taxi business in Mississauga, I will state that it is very much different, in its basic concept, than the taxi business in Metropolitan Toronto. Mississauga does not have any restriction from the point of view of numbers, and the number of cabs, or cab ownerships. It has no ceiling, no limit; in other words, there is a policy of laissez-faire. Mississauga considers that, due to its growth and its size, it should offer a person who wishes to engage in the taxicab business, an opportunity to do so without restriction as to the numbers.

Turning again to the map of Mississauga, you will realize it is rather a large town. I understand it is the largest town in Canada, having an area of approximately 110 square miles. To give you some illustration of that size, I understand Metropolitan Toronto with all its boroughs has 240 miles of area; so Mississauga is almost one half the area of Metropolitan Toronto. Mississauga is growing rather rapidly. It has a present population of about 135,000 people and, in the past years, its increase in population has been anywhere from 5 to 15 per cent, per year. This is perhaps greatly due to its size, the fact that it has developed the necessary services for residential and industrial expansion, water, sewers, hydro, and so on.

To get back to licensing, the Town of Mississauga, of course, has its licensing by-law. A person can make application to become a taxicab driver, within the town, subject to the requirements of good character, and one or two other things, such as knowledge of the town, et cetera. After three months as a driver, a man can apply for a cab ownership

[Interpretation]

comparaître devant vous. Je crois comprendre que l'objet des audiences et de votre Comité est d'étudier l'industrie du taxi et le problème du transport aller et retour de l'aéroport international de Toronto. L'intérêt de la ville de Mississauga dans ce problème est très grand, car l'aéroport international de Toronto se trouve situé complètement dans les limites de la municipalité de Mississauga. J'ai ici une carte de la ville de Mississauga que je vais vous laisser à titre de pièce justificative. Je vous me permettez, je vais la déplier devant vous juste pour un instant.

La ville de Mississauga se trouve immédiatement à l'ouest de la limite ouest de Toronto métropolitain. Vous constaterez que l'aéroport international de Toronto est situé dans le coin nord-est de la municipalité de Mississauga. Pour ce qui est de l'industrie du taxi à Mississauga, je pourrais vous dire que c'est tout fait différent dans son idée fondamentale que ce n'est pas l'industrie du taxi dans Toronto métropolitain. La municipalité de Mississauga n'a pas de restrictions du point de vue du nombre de taxis ni du nombre de propriétaires de taxis. Il n'y a aucune limite, aucun plafond d'établi. En d'autres termes, il y a une politique de laissez-faire à ce sujet. Mississauga estime qu'en raison de sa croissance et de sa superficie qu'elle devrait offrir à toute personne qui veut s'adonner à l'industrie du taxi l'occasion de le faire sans restriction quant au nombre de véhicules.

Encore une fois, si vous consultez la carte de Mississauga, vous verrez tout de suite qu'il s'agit d'une assez grosse municipalité. Je crois comprendre que c'est la plus grande municipalité au Canada, ayant une superficie d'environ 110 milles carrés. Pour vous illustrer la superficie, je crois comprendre que Toronto métropolitain, y compris toutes les municipalités, a 240 milles carrés de superficie. En d'autres termes, Mississauga se trouve à être environ la moitié de la superficie de Toronto métropolitain. Mississauga se développe plutôt rapidement. À l'heure actuelle, la population est d'environ 135,000 personnes et depuis quelques années l'augmentation démographique a été de 5 à 15 p. 100 par année. C'est peut-être largement dû à la superficie même et au fait qu'elle a développé des services essentiels pour l'expansion industrielle et résidentielle, les égouts, l'eau, l'hydro, etc.

Pour revenir maintenant à l'octroi de permis, la municipalité de Mississauga a un règlement municipal à ce sujet. Une personne peut demander d'être chauffeur de taxi dans les limites de la municipalité sous réserve des conditions exigées, soit bon caractère et un ou deux autres conditions, telles qu'une connaissance de la municipalité, etc. Après trois

[Texte]

licence. That restriction of three months driving is to acquaint a man with the town and perhaps with the business, so that he may be more aware of the business, and may not jump into it inadvisedly. I understand on the other hand, and this is just what I have heard, that no man can apply for a cab ownership licence, in Metropolitan Toronto, until he has been a driver for at least three years. An individual or a company can apply for a fleet owner's licence, in Mississauga, which will enable them to own and operate up to four cars. To clarify some misconceptions, and they may be only misconceptions, Air Terminal Transport owns only a fleet ownership, a cab licence to operate only up to four cabs; and they do not themselves operate that limit, at the present time. I understand they operate only three cabs on their owner's licence.

However, Air Terminal Transport does have a brokerage licence, which allows them to supply taxi brokerage services, for up to 80 cars. There are other taxi brokerages in the Town of Mississauga, also. These brokerages are not owners of cabs. They are not operators of cabs. They simply supply the services that are necessary, perhaps, for the business: radios, radio services, radio dispatching, office help, and so on.

I would like to point out another fact which, I believe, has already been mentioned in this Committee and this is with regard to picking up customers. Metropolitan taxis are not allowed to pick up customers in Mississauga.

Let me now tell you what this is all about. If I understand correctly, we are dealing here with a passenger or a customer who did not call a taxi but who happens to be standing on the sidewalk and called a taxi, or it may be a person who happens to be at the Toronto International Airport or somewhere else. Likewise, if I understand correctly, Mississauga taxis are not allowed to pick up passengers on the fly in Metropolitan Toronto.

I think I am right in giving this definition because I drove a taxi in Metropolitan Toronto when I was a student, and the picking up of passengers was defined as being a customer who had not telephoned to have a taxi, or whose message had not been relayed by the taxi company. If Mississauga taxis were allowed to pick up passengers on the fly in

[Interprétation]

mois comme chauffeur, une personne peut demander le permis de propriétaire de taxi. Cette restriction de trois mois pour la conduite est pour permettre à la personne de mieux connaître la ville et aussi l'industrie du taxi, et pour être plus conscient de cette industrie et ne pas se lancer indûment. Je crois comprendre d'autre part et c'est tout simplement du oui-dire qu'aucune personne ne peut demander le permis de propriétaire de taxi dans Toronto métropolitain avant d'avoir été conducteur pendant au moins trois ans. Une personne ou une compagnie peut demander le permis de propriétaire d'équipe de voitures, à Mississauga, qui leur permettra d'exploiter jusqu'à quatre véhicules. Pour élucider certains malentendus, et c'est possible que ce soient tout simplement des malentendus, *Air Terminal Transport* n'est le propriétaire que d'un permis d'équipe, soit l'autorisation d'exploiter au plus quatre taxis. La compagnie elle-même n'exploite pas ce permis à la limite à l'heure actuelle. Je crois comprendre qu'il n'y a que trois taxis couverts par leur permis de propriétaire d'équipe de voitures.

Tout de même *Air Terminal Transport* a eu un permis d'agence qui lui permet de fournir les services d'agence de taxis jusqu'à un maximum de 80 véhicules. Il y a d'autres agences de taxis dans la municipalité de Mississauga aussi. Ces agences ne sont pas propriétaires de taxis ni exploitants de taxis, elles ne fournissent que les services nécessaires, peut-être, pour cette industrie: les radios, les services d'expédition par radio, un service de bureau, etc., ce genre de choses.

J'aimerais maintenant signaler un autre point qui, je crois comprendre, a déjà été mentionné devant votre Comité et c'est à l'égard de la façon dont on prend des clients. Les taxis métropolitains n'ont pas le droit d'aller chercher de la clientèle à Mississauga.

J'aimerais maintenant vous définir ce dont il s'agit. Si j'ai bien compris il s'agit d'un client ou d'un voyageur qui n'a pas appelé pour avoir un taxi mais qui se trouve dans la rue qui demande un taxi, une personne qui peut-être se trouve à l'aéroport international de Toronto ou ailleurs. De même, si j'ai bien compris, les taxis de Mississauga n'ont pas le droit de prendre les passagers en cours de route dans le Toronto métropolitain.

Je crois avoir raison en vous donnant cette définition car j'ai déjà conduit un taxi dans le Toronto métropolitain lorsque j'étais étudiant et prendre un passager en cours de route était défini comme étant un client qui n'avait pas téléphoné pour obtenir un taxi ou dont le message n'avait pas été relayé par la compagnie de taxis. Si les taxis de Mississauga

[Text]

Metropolitan Toronto, this would create an odd situation. Let me give you an example. If one of Mr. Sadoff's taxis had to transport a passenger to the Royal York and someone asked him to be taken to the King Edward Hotel or perhaps elsewhere in Metropolitan Toronto, then of course Mr. Sadoff's taxi driver would not be allowed to pick up a passenger in the street and to transport him in the Metropolitan area or elsewhere.

Moreover, we do not believe that taxis from the Metropolitan area are allowed to pick up passengers in Mississauga. This customer could perhaps go to Mississauga or elsewhere.

With regard to the right of the Metropolitan area taxis to have a stand within the limits of the Town of Mississauga, we believe that in view of the present regulations and the present policy, along with the method of operating, this should not be allowed. We also believe that it is not proper for a taxi with a Mississauga licence to have a stand within the area of Metropolitan Toronto.

The Chairman: Order please. Order please. Would you like to continue.

Mr. Stewart: Mr. Chairman and members, in continuing, I would like to reiterate that Mississauga is only interested in this matter for the purpose of upholding its licensing By-law pertaining to taxis. That By-law is numbered 7936, and I would like to quote Section 4 of that By-law.

Section 4 states:

No driver shall drive or act as a driver of any cab within the Town of Mississauga unless the owner of such cab is licensed in respect of such cab under this by-law and no owner shall employ or allow any person other than a driver licensed under this by-law to drive his cab.

Now there have been some suggestions that municipal cab licensing by-laws have been restricted or interpreted by recent court decisions. I understand that there was reference made to *Ross vs. The Queen*, which was a 1955 decision of the Supreme Court of Canada. And I would like to suggest, with all due respect, to the members of this Committee that that decision was a very narrow decision and stated only that a certain aspect of

[Interpretation]

avaient le droit de prendre des passagers en cours de route dans le Toronto métropolitain, cela créerait une situation étrange. Permettez-moi de vous donner un exemple. Si un taxi de M. Sadoff avait à transporter un passager au *Royal York* et que quelqu'un lui demandait de le transporter à l'hôtel *King Edward* ou peut-être ailleurs dans le Toronto métropolitain, alors évidemment le chauffeur de taxi de M. Sadoff n'aurait pas le droit de prendre un passager dans la rue et de le transporter soit dans la région métropolitaine ou ailleurs.

De même, nous ne croyons pas que les taxis de la région métropolitaine aient le droit de prendre des passagers à Mississauga. Ce client pourrait peut-être aller à Mississauga, ou ailleurs.

Pour ce qui est du droit des taxis de la région métropolitaine d'avoir un poste dans les limites de la municipalité de Mississauga, nous estimons qu'en vertu des règlements actuels et de la politique actuelle, ainsi que du mode d'exploitation, ceci ne doit pas se faire. Nous croyons aussi que ce n'est pas bien non plus pour un taxi détenteur de permis de Mississauga d'avoir un poste dans les limites de Toronto métropolitain.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous pouvez continuer, s'il vous plaît.

M. Stewart: Monsieur le président, messieurs les députés, en continuant je voudrais répéter que Mississauga n'est intéressé à cette question qu'en vue de maintenir le règlement municipal au sujet des taxis. Le règlement municipal porte le numéro 7936 et j'aimerais vous citer l'article 4 de ce règlement municipal.

...un chauffeur ne doit conduire ni agir comme conducteur de tout taxi dans les limites de la municipalité de Mississauga à moins que le propriétaire d'un tel taxi ne soit muni d'un permis à l'égard de tel taxi en vertu du présent règlement municipal et aucun propriétaire ne doit employer ni permettre à une personne autre qu'un chauffeur détenteur de permis en vertu du présent règlement municipal de conduire ledit véhicule.

Il y a eu des suggestions à l'effet que les règlements municipaux à l'égard des taxis ont été interprétés ou restreints par des récentes décisions de tribunal, et je crois comprendre qu'on a mentionné la cause de *Ross* contre la Couronne, soit une décision de 1955 de la Cour Suprême.

J'aimerais dire en tout respect aux membres de votre Comité que cette décision était d'un caractère très restreint et ne précisait

[Texte]

the Township of York licensing by-law was *ultra vires*.

And if I may use my own words, that decision is authority only to state that a taxi-cab owner or driver may park his car on private property in another municipality, in a municipality other than the one in which he is licensed. It is not authority to suggest that a Mississauga cab, for instance, can carry on business in Metropolitan Toronto. Nor is it authority, of course, for the converse that a Metro cab may carry on business in Mississauga. It is a very narrow decision and I think it can be interpreted in that way entirely.

I would like to mention just briefly again the fact that we do not have a ceiling on the number of cabs that may be licensed in Mississauga, not only because of the rapid increase in population in Mississauga but also because we consider that this will be helpful to the business generally and to the people who use the taxi-cabs. I think it has been mentioned before to this Committee, that a person wanting a taxi, wants a clean taxi. He or she wants, particularly she, a driver that is cleanly dressed; to have a door opened; and if a man or a woman is carrying bags, he or she would like the driver to help. A cab owner and a cab driver can build up their business by proper attention to the business. I do not think in Mississauga that we want a situation to exist as exists in some cities such as New York where, I understand, a cab driver treats his passengers with a great deal of disdain.

Now I have gone over this very briefly but would certainly be willing to answer any and all questions that I can. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes. Mr. Stewart, my first question deals with your agreement to allow Air Terminal Transport to operate in the Town of Mississauga. You went into this agreement and allowed them to have as many as 80 taxi-cabs to operate.

Mr. Stewart: No, sir.

[Interprétation]

qu'un certain aspect du règlement municipal de la municipalité de York et était anticonstitutionnel.

Si vous me permettez d'employer mes propres termes, cette décision autorise tout simplement que le propriétaire ou le conducteur de taxi peut stationner sa voiture sur un terrain privé d'une municipalité autre que celle dans laquelle il détient son permis. Cela n'autorise pas un chauffeur de taxi de Mississauga, par exemple, à exercer son commerce dans le Toronto métropolitain et cela évidemment n'autorise pas l'inverse, soit qu'un chauffeur de taxi de Toronto métropolitain puisse exercer son commerce à Mississauga. C'est une décision très restreinte, et je crois qu'on peut l'interpréter entièrement de cette façon.

J'aimerais mentionner brièvement encore une fois le fait que nous n'avons pas de limite sur le nombre de taxis qui peuvent détenir un permis à Mississauga, non seulement en raison de l'expansion rapide de la population à Mississauga, mais aussi parce que nous estimons que ce sera utile au commerce en général, et aux gens qui font appel aux taxis. Je crois que nous l'avons déjà mentionné devant votre comité, qu'une personne qui désire obtenir un taxi, veut un taxi propre. La personne en cause, tout particulièrement s'il s'agit d'une femme, veut un chauffeur habillé proprement, veut aussi, je crois, qu'on lui ouvre la porte, et si un homme ou une femme porte des valises, on aimerait que le chauffeur lui donne un coup de main pour transporter les valises. Et alors, le propriétaire ainsi que le chauffeur de taxi peuvent développer leur commerce en y prêtant attention. Je ne crois pas, qu'à Mississauga, nous voudrions que la situation soit analogue à celle qui existe dans d'autres municipalités, comme par exemple, à New York où, si j'ai bien compris, le chauffeur de taxi traite ses clients avec beaucoup de dédain.

Je vous ai présenté la situation très brièvement mais je suis tout à fait disposé à répondre à toutes les questions que vous voudrez bien me poser. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Stewart, ma première question a trait à l'accord que vous avez permettant à Air Terminal Transport d'exercer son commerce dans la municipalité de Mississauga. Vous avez conclu cet accord, si j'ai bien compris, en leur permettant d'avoir jusqu'à 80 taxis.

M. Stewart: Non, monsieur.

[Text]

Mr. Horner: You say today there are only four operating.

Mr. Stewart: No, sir. I tried to differentiate Mr. Horner. Air Terminal Transport has a licence for up to four cabs only. It cannot operate any more than four cabs in Mississauga, and at present it is operating, as I understand, three cabs. That is called a fleet licence. However, it also has a brokerage licence and it, therefore, can provide a dispatch service for other owners. There is a very great difference, sir.

Mr. Horner: Well, all right. What did Mississauga gain in return for granting these licences other than the revenue from the licence itself. Nothing. Or am I assuming something.

Mr. Stewart: Mississauga does not gain anything from giving an ownership licence to any company whether it is Air Terminal Transport or otherwise. Any individual or any company can apply for an ownership licence subject to the requirements. John Jones can be a taxi-cab driver in Mississauga for three months and he can apply for an ownership licence.

Mr. Horner: I understand that, Mr. Stewart. I think that you are well aware as is the Committee that Air Terminal Transport have an exclusive franchise to operate out of the airport, which is solely situated within Mississauga. Did it ever enter into your mind or the council's or the administration's at Mississauga that in granting them that licence at that time they might well be in a position to bargain for a foothold or some kind of a leverage into this exclusive contract that Air Terminal Transport have at the airport.

Mr. Stewart: I do not think, Mr. Horner, that it has more advantage than any other owner to operate its cabs out of Toronto International Airport. Its cabs must be called the same as any other Mississauga cab or any Metro cab. If John Jones wants a cab rather than a limousine, John Jones can call for a cab. But Air Terminal Transport cannot park its cabs there on airport property. It can carry on parking its limousines but it cannot park its cabs there.

Mr. Horner: I understand, Mr. Stewart, what you say is correct and I do not dispute that. I understand that at more and more periods or times during the last few years,

[Interpretation]

M. Horner: Vous avez dit aujourd'hui qu'il n'y en a que 4.

M. Stewart: Non, monsieur, j'ai essayé d'établir la distinction. *Air Terminal Transport* a un permis pour un maximum de 4 taxis. La compagnie ne peut pas exploiter plus que 4 taxis à Mississauga et à l'heure actuelle, si j'ai bien compris, la compagnie n'a que trois taxis. Ceci s'appelle un permis d'équipe. Toutefois, elle a aussi un permis d'agence qui lui permet d'avoir un service d'expédition pour les autres propriétaires. Ce qui veut dire qu'il y a une très grande différence.

M. Horner: Très bien. Et alors, qu'est-ce que Mississauga a donné en retour pour avoir accordé ces permis autre que le revenu de ces permis.

M. Stewart: Mississauga n'a pas gagné quoi que ce soit à cause du permis accordé à une compagnie, que ce soit *Air Terminal Transport* ou une autre compagnie. Toute personne ou toute compagnie peut demander un permis de propriétaire sous les conditions établies. M. Dupont peut être chauffeur de taxi à Mississauga pendant trois mois et il peut demander un permis de propriétaire.

M. Horner: Je comprends cela, M. Stewart.

Mais je crois que vous, tout comme le Comité, savez fort bien qu'*Air Terminal Transport* a la franchise exclusive pour l'aéroport qui est situé entièrement dans les limites de Mississauga. Est-ce que vous avez déjà songé, ou est-ce que le conseil municipal ou l'administration à Mississauga a déjà songé qu'en leur octroyant ce permis, cela leur permettrait de négocier pour essayer de partager cette franchise exclusive que détient *Air Terminal Transport* à l'aéroport?

M. Stewart: Je ne crois pas, monsieur Horner, que cette compagnie ait plus d'avantages que tout autre propriétaire pour l'exploitation des taxis à l'aéroport international de Toronto. Il faut qu'on téléphone pour obtenir ces taxis comme c'est le cas pour les taxis de Mississauga ou de la région métropolitaine. Si M. Dupont désire un taxi plutôt que la limousine, il peut téléphoner pour obtenir un taxi. Mais *Air Terminal Transport* ne peut pas stationner ses taxis sur la propriété de l'aéroport. *Air Terminal Transport* peut continuer à stationner ses limousines là-bas, mais pas ses taxis.

M. Horner: Je comprends que ce que vous dites, M. Stewart, est vrai et je ne le conteste pas. Mais je crois qu'il y a de plus en plus de périodes au cours de ces dernières années où

[Texte]

Air Terminal Transport have found that their obligation to provide 24-hour service at all times at the airport was becoming increasingly demanding. They have requested more frequently the assistance of taxi-cab companies to come to their aid in recent years. Now do you not believe that this licensed taxi firm or brokerage agency in Mississauga is a definite asset to Air Terminal Transport?

Mr. Stewart: Mr. Horner, I have personal knowledge of only one instance when there was a shortage of limousines at Toronto International Airport and that was last year when a certain number of the limousine drivers of Air Terminal Transport were striking for some wage benefits or otherwise. At that time cabs were called in to help in particular rush hours. These cabs were called in not only from Metro but from Mississauga. That was the only instance of which I have personal knowledge, Mr. Horner.

Mr. Horner: I just have two quick questions to put. Mr. Stewart, do you believe that the Mississauga licence is a definite asset to Air Terminal Transport's operations with the exclusive franchise at the airport? Would you agree with me on that?

Mr. Stewart: Its only benefit, Mr. Horner, would be that it may be in position to get a cab quicker than otherwise. It operates at the present time three cabs under its ownership. You can operate a fourth cab.

Mr. Horner: Where does the 80-cab figure come in?

Mr. Stewart: The 80-cab only refers to the outer limits of a brokerage licence. Eighty cabs would be owned by other different owners.

Mr. Horner: May or may not be.

Mr. Stewart: No. It is. For instance, we have the Peel Taxi Limited in Mississauga. It has a great number of owners, some who are fleet owners who have up to four cars that they may operate. Some owners have only one cab operating. Peel Taxi Limited is a brokerage. It is not an operator. It is not an owner. It operates a brokerage service only. This 80 cab figure that is being bandied about with regard to Air Terminal Transport Limited has to be taken in the proper context.

[Interprétation]

Air Terminal Transport a trouvé que l'obligation de prévoir un service de 24 heures en tout temps devenait de plus en plus exigeant, et de plus en plus au cours des dernières années, on a demandé l'aide des compagnies de taxis pour leur donner un coup de main.

Ne croyez-vous pas alors que cette compagnie de taxis qui détient un permis ou cette agence à Mississauga serait certainement utile pour *Air Terminal Transport*?

M. Stewart: Monsieur Horner, je connais personnellement une seule circonstance où il n'y a pas eu suffisamment de limousines à l'aéroport international de Toronto. C'était l'an dernier, alors qu'un certain nombre de chauffeurs de limousine d'*Air Terminal Transport* était en grève pour une question de salaire. A ce moment-là, on a fait appel aux taxis pour aider pendant les périodes de pointe. On a fait appel à ces taxis, non seulement de la région métropolitaine mais de Mississauga aussi. C'est la seule circonstance que je connaisse, monsieur Horner.

M. Horner: J'ai encore deux questions. Je vais vous les poser rapidement.

Monsieur Stewart, croyez-vous que le permis de Mississauga est vraiment utile pour l'exploitation d'*Air Terminal Transport* qui détient un contrat exclusif à l'aéroport?

Est-ce que vous seriez d'accord à ce sujet?

M. Stewart: Le seul avantage, monsieur Horner, serait qu'*Air Terminal Transport* serait dans une meilleure situation pour expédier un taxi en vitesse que la compagnie le serait autrement. A l'heure actuelle, *Air Terminal Transport* est propriétaire de 3 taxis. On a le droit d'exploiter un quatrième taxi.

M. Horner: D'où vient le chiffre de 80 taxis?

M. Stewart: Les 80 taxis ne sont que la limite pour le permis d'agence. Il y aurait 80 taxis qui seraient la propriété de plusieurs autres propriétaires.

M. Horner: Pourraient ou ne pourraient pas l'être.

M. Stewart: Ah non! le sont effectivement. Par exemple, nous avons la compagnie *Peel Taxi Limited* à Mississauga, qui a plusieurs propriétaires dont certains ont des propriétaires d'équipes de voitures ayant jusqu'à 4 véhicules qui peuvent être exploités. Certains autres propriétaires n'ont qu'un seul véhicule. *Peel Taxi Limited* se trouve à être une agence et non pas un propriétaire de taxis. Et alors, ce chiffre de 80 taxis dont on parle pour ce qui est d'*Air Terminal Transport* doit être mis

[Text]

They will be in that instance only a despatch service.

Mr. Horner: At no time did you feel that granting them a licence was any definite asset to them and put you in no position to bargain for an arrangement which would allow Mississauga cabs to pick up at the airport in any way. In your opinion this put the Town of Mississauga in no position to bargain for this Air Terminal Transport Limited.

Mr. Stewart: I am sorry, Mr. Horner, I cannot quite get the whole import of your question.

Mr. Horner: It is the old business of horse trading. Do you get a little boot or do you not. You know what I mean. You granted them the licence, the privilege of operating a brokerage firm in Mississauga knowing full well that it complements very well their exclusive licence at the airport which lies fully within Mississauga.

Mr. Stewart: No. I think it is not proper to say it complements their exclusive licence.

Mr. Horner: It certainly does not work to their disadvantage.

Mr. Stewart: That may be true, it may not operate to their disadvantage, but it does not complement their present arrangements with the Department of Transport. We would give many people a brokerage if they achieved the requirements of our by-law. We would give you one, Mr. Horner. We have given it to Peel Taxi Limited. We have given it to Cooksville Taxi. Cooksville Taxi has a brokerage for up to 80 cabs.

Mr. Horner: I think I made the point that I was attempting to make as much as I possibly can. I just have two other quick questions I want to ask. To follow up the idea...

Mr. Skoberg: What is quick I wonder, Mr. Chairman?

Mr. Horner: To follow up the idea that you would give anybody a brokerage firm, do you not believe that to quite a large extent, Mississauga, half of the land area of the City of Toronto, could well undermine the Metropolitan Licensing Commission of the City of Toronto if it really wanted to badly enough. Metro Toronto is twice the size of the Town of Mississauga, that is all it really is in terms of land.

[Interpretation]

dans son contexte réel. Dans ce cas, il n'y aurait que d'un service d'expédition.

M. Horner: Vous n'avez cru, en aucun moment, que le fait de leur octroyer un permis leur serait d'une aide considérable et que cela vous mettrait dans une situation où vous pourriez négocier pour un accord qui permettrait aux taxis de Mississauga d'aller prendre les passagers à l'aéroport. À votre sens, cela ne mettrait pas la municipalité de Mississauga en état de négocier avec Air Terminal Transport Limited à ce sujet.

M. Stewart: Je regrette, monsieur Horner, mais je ne saisis pas tout à fait toute la question.

M. Horner: La question est la suivante: est-ce que vous avez un certain avantage ou non après leur avoir donné un permis d'agence à Mississauga sachant fort bien que cela suppléait à leur permis exclusif à l'aéroport qui se trouve entièrement dans les limites de Mississauga?

M. Stewart: Non. Ce n'est pas juste de dire que cela supplée à leur permis exclusif.

M. Horner: Ce n'est certainement pas à leur désavantage.

M. Stewart: C'est peut-être vrai que cela n'est pas à leur désavantage, mais cela ne supplée pas ou ne se trouve pas à être un complément aux arrangements actuels avec le ministère des Transports. Nous donnerions à beaucoup de personnes de permis d'agence s'ils pouvaient satisfaire aux conditions de notre règlement municipal. Nous vous le donnerions, monsieur Horner; nous l'avons donné à Peel Taxi Limited; nous l'avons donné à Cooksville Taxi. Cooksville Taxi a un permis d'agence pour jusqu'à 80 taxis.

M. Horner: Je pense que j'ai essayé d'assez bien signaler ce que je voulais vous dire. Je n'ai que deux questions rapides maintenant à poser. Pour faire suite à cette idée...

M. Skoberg: Qu'est-ce que c'est que rapide, monsieur le président?

M. Horner: Donc, revenons à cette idée que vous donneriez une agence à quiconque. Ne croyez-vous pas que la municipalité de Mississauga, dont la superficie est la moitié de celle de Toronto, pourrait très bien miner la Commission d'émission de permis de la ville de Toronto si elle le désirait? En ce qui concerne la superficie, Toronto n'est vraiment que deux fois aussi grand que la ville de Mississauga.

[Texte]

Mr. Stewart: No sir, I do not think that, Mr. Horner. We have again another brokerage operating right in the Malton area. It is called the Westwood Taxi Limited. It has been used by Air Terminal Transport Limited when they had a strike of some of their drivers last year.

Mr. Horner: All right. What is your interpretation of the proposed situation that a number of Committee members have put forward yesterday that Malton airport and the complex there is federal property and therefore they do not have to pay any attention to the fact that the airport happens to be wholly within the Town of Mississauga. Do you see what I mean?

Mr. Stewart: I consider that it is private property perhaps of a larger size, but it is still private property. I have suggested earlier that despite the decision that I have referred to, only a cab that is licensed in Mississauga can solicit fares from private property. By soliciting I mean pick up. From private property, however, any person can call any cab of their choice, whether it is a Mississauga cab or a Metro cab.

Mr. Horner: It is an interesting point you raised with regard to private property. Just one further question. You have suggested that I could earnestly seek and be awarded a brokerage operation within the Town of Mississauga. Are there any operations within the Town of Mississauga which have an affiliation with a company whose parent company is now wholly within the City of Toronto.

Mr. Stewart: No sir.

Mr. Horner: Suppose I owned a large brokerage firm, or had the controlling interest in a large brokerage firm or owned most of the taxis in a brokerage firm in the City of Toronto, but I was behind the scene, could I then go to the Town of Mississauga and apply? Would there be some search as to the applicant in that regard?

Mr. Stewart: We would investigate you as an individual or we would investigate John Jones as an individual who applied for any licence for any purpose, whether it is as a driver, as an owner or for a brokerage licence. If our investigation showed that you were involved with regard to the Metro taxicab business by way of an ownership or by way of a brokerage then we would consider

[Interprétation]

M. Stewart: Pas vraiment, monsieur Horner. En plus, nous avons une autre agence dans la région de Malton, soit la *Westwood Taxi Limited*, et *Air Terminal Transport Limited* l'a utilisée lorsqu'il y a eu une grève des chauffeurs l'année dernière.

M. Horner: D'accord. Quelle interprétation donnez-vous alors à la situation telle que présentée par certains membres du Comité, voulant que l'aéroport de Malton est une propriété fédérale et, par conséquent, ils n'ont pas du tout à tenir compte du fait que cet aéroport se trouve dans les limites de la ville de Mississauga. Vous comprenez ce que je veux dire?

M. Stewart: C'est une propriété privée, peut-être un peu plus grande que la moyenne, mais c'est toujours une propriété privée, et j'ai dit plus tôt que malgré la décision dont je vous ai parlé, seul un taxi avec un permis de Mississauga peut aller prendre des passagers dans une propriété privée. Quand je parle de solliciter, je parle de prendre des passagers. Mais dans une propriété privée quiconque peut téléphoner à n'importe quelle compagnie de taxis, qu'elle soit de Mississauga ou de la région métropolitaine.

M. Horner: Ce que vous venez de dire à propos de la propriété privée est intéressant. Une autre question, vous dites que je pourrais obtenir un permis d'agence de la ville de Mississauga. Est-ce qu'il y a d'autres compagnies maintenant dans Mississauga, dont la société-mère se trouve entièrement dans la ville de Toronto?

M. Stewart: Non.

M. Horner: Si, disons, j'avais une agence importante, ou si j'en contrôlais une, ou si j'étais propriétaire de la plupart des taxis d'une agence dans la ville de Toronto, tout en étant à l'arrière-plan, est-ce que je pourrais alors me rendre à la municipalité de Mississauga et faire une demande? Est-ce qu'on essaierait de faire certaines enquêtes à cet égard?

M. Stewart: Nous ferions enquête pour essayer de vous connaître en tant que particulier, de même que M. Dupont ou M. Durant qui demanderait un permis à quelque fin que ce soit: que ce soit en tant que chauffeur, ou propriétaire, ou encore pour un permis d'agence. Et si notre enquête nous démontrait que vous étiez affilié avec le monde du taxi du Toronto métropolitain, soit en tant que

[Text]

that you should not operate under a Mississauga licence.

Mr. Horner: You would disallow Metro but you allow Air Terminal Transport Limited, I gather from your remarks.

Mr. Stewart: They are situated within Mississauga. They do not operate a Metro cab business in any way.

Mr. Horner: I will forego any further questioning, Mr. Chairman. Would you put me down for the second round please. This is very interesting.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Stewart, under the licence that Mississauga has granted to Air Terminal Transport Limited to operate a taxi service and a brokerage licence in Mississauga you state that under the brokerage licence they can bring in other owners.

Mr. Stewart: Correct.

Mr. Allmand: Could these other owners be those owners who are already licensed in Mississauga and who are members of the Mississauga Cab Owners Association who appeared before us yesterday?

Mr. Stewart: Yes.

Mr. Allmand: In their brief they feared that perhaps other new cabs and new owners would be brought in and undermine the business that they already have. You say that under the brokerage licence that Air Terminal Transport Limited has, it could use these cabs that are already licensed in Mississauga. I just wanted to make that clear.

Mr. Stewart: Yes, that is correct sir. Suppose that certain other cab owners were operating under the brokerage called Peel Taxi Limited there might be a bit of a conflict there. There is certainly no restriction on Air Terminal Transport Limited calling in other cab owners within Mississauga to operate under their brokerage. No restriction whatsoever.

Mr. Allmand: I might point out that there may be no restriction in your by-law, but in Article 4 of the contract between the federal government and Air Terminal Transport Limited it says:

4. That the Lessee shall not make any assignment of these Presents, nor any

[Interpretation]

propriétaire ou dans une agence, alors nous serions d'avis que vous ne devriez pas avoir un permis de la municipalité de Mississauga.

M. Horner: Vous n'en donneriez pas aux gens de la région métropolitaine de Toronto mais vous l'avez fait pour *Air Terminal Transport Limited*.

M. Stewart: Ils sont situés à Mississauga. Ils n'ont pas une entreprise de taxis dans le Toronto métropolitain.

M. Horner: J'ai terminé ma première tournée, M le président; je voudrais que mon nom soit inscrit pour une deuxième tournée. Je trouve ceci très intéressant.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: M. Stewart, en vertu du permis que la municipalité de Mississauga accorde à *Air Transport Terminal Limited* d'exploiter un service de taxis et une agence de taxis dans la municipalité de Mississauga, vous dites qu'en vertu du permis d'agence ils peuvent y inclure d'autres propriétaires.

M. Stewart: C'est juste.

M. Allmand: Est-ce que ces autres propriétaires seraient peut-être ceux qui ont déjà des permis dans la municipalité de Mississauga et qui sont membres de l'Association des propriétaires de taxis de Mississauga et qui ont comparu hier?

M. Stewart: Oui.

M. Allmand: Dans leur mémoire, ils sont d'avis que peut-être d'autres taxis ou d'autres propriétaires seraient inclus et mineraient leur entreprise. Mais vous dites qu'en vertu du permis d'agence d'*Air Terminal Transport Limited* ils pourraient utiliser ces taxis déjà détenteurs de permis à Mississauga. Je voulais tout simplement clarifier cela.

M. Stewart: Oui, c'est juste, monsieur. Maintenant, disons que d'autres propriétaires de taxis fonctionneraient sous l'agence *Peel Taxi Limited*, il y aurait peut-être conflit dans ce cas. Il n'y a certainement pas de restriction pour *Air Terminal Transport Limited* de téléphoner à d'autres propriétaires de taxis à Mississauga pour fonctionner en vertu de leur permis d'agence.

M. Allmand: Il n'y a peut-être pas de restriction dans votre Règlement municipal mais l'article 4 du contrat entre le gouvernement fédéral et *Air Terminal Transport Limited* dit:

4. Que le locataire ne peut faire des affectations de ces présentes ou transfé-

[Texte]

transfer or sub-lease of any of the lands, rights or privileges, demised or leased hereunder, without obtaining the consent in writing of the Minister...

presume, therefore, that if Air Terminal Transport Limited, the lessee, were to operate this brokerage licence that the Minister would have to approve this kind of thing.

In Montreal independent taxi owners objected to Murray Hill Limousine Service taking in individual cab companies and giving them a monopoly so to speak. I do not know what will be the result of this. When will this brokerage licence come into effect or is it in effect already?

Mr. Stewart: It is in effect now, sir. With regard to your question if I understand it correctly, Air Terminal Transport Limited's agreement with the Department of Transport is to supply limousine service and bus service to the best of its ability subject to certain numbers of cars, perhaps certain numbers of buses and to supply this service 24 hours a day.

Mr. Allmand: And also to certain standards, quite fixed standards, that are in the contract.

Mr. Stewart: Yes, and if for any reason such as the strike that occurred last year they have trouble in supplying that necessary service, then they have to try and supply a substitute service. They would then have to call in cabs or otherwise. So, as I understand it, it is only during emergencies that they would be allowed to use any type of service other than their limousine and bus.

Mr. Allmand: Would you expect that this brokerage license that they have would be used by them only in emergency situations?

Mr. Stewart: That is with regard to their arrangement with the Department of Transport and Toronto International Airport.

Mr. Allmand: I see.

Mr. Stewart: They could use that brokerage licence and have cab owners operate from such a brokerage and be dispatched with regard to business otherwise in the Town of Mississauga.

Mr. Allmand: It was also alleged by the Mississauga Cab Owners Association yesterday that the authorities at the airport, either the RCMP or Air Terminal Transport, allow other cabs, including Metro Toronto cabs, to

[Interprétation]

rer ou sous-louer des terres, des droits ou des privilèges cédés ou loués sous ce contrat sans le consentement écrit du ministre.

J'imagine, par conséquent, si *Air Terminal Transport Limited*, le locataire, avait ce permis d'agence que le ministre alors devrait donner son approbation.

A Montréal les propriétaires indépendants des taxis se sont opposés à ce que *Murray Hill Limousine Service* accepte dans son sein des services de taxis individuels et donc leur donne, disons un monopole. Je ne sais pas ce qu'il en résultera. Quand ce permis d'agence sera-t-il en vigueur, ou l'est-il déjà?

M. Stewart: Il est déjà en vigueur maintenant. Pour ce qui est de la question que vous me posez, si j'ai bien compris, *Air Terminal Transport Limited* a une entente avec le ministère des Transports et cette entente est de fournir un service de limousine et d'autobus au mieux de ses capacités, sous réserve de fournir un certain nombre de voitures ou d'autobus et de fournir ce service 24 heures par jour.

M. Allmand: Et aussi sous réserve de certaines normes très rigoureuses dans le contrat.

M. Stewart: Oui, et si pour une raison ou pour une autre, telle la grève qui s'est présentée l'année dernière, ils éprouvent des difficultés à assurer le service requis, alors ils doivent essayer d'y substituer un autre service, et alors, ils devront faire appel au service d'autres taxis. Ainsi, si je comprends bien, ce n'est qu'en cas d'urgence qu'ils seraient autorisés à avoir recours à un service autre que leur service de limousines et d'autobus.

M. Allmand: Alors, vous attendez-vous à ce qu'ils n'utilisent ce permis d'agence qu'en cas d'urgence?

M. Stewart: Pour ce qui est des dispositions qu'ils ont prises avec le ministère des Transports pour l'aéroport international de Toronto.

M. Allmand: Je vois.

M. Stewart: Ils peuvent utiliser ces permis d'agence et avoir des propriétaires de taxis qui fonctionnent à partir d'une telle agence et être expédiés dans la ville de Mississauga.

M. Allmand: L'Association des propriétaires de taxis de la municipalité de Mississauga ont aussi dit hier que les autorités à l'aéroport, soit la Gendarmerie royale ou *Air Terminal Transport*, autorisent d'autres taxis, y compris

[Text]

pick up when they are short of limousines. These people said that this was in contravention with the Mississauga by-law because it was their feeling that only Mississauga cabs should have the right to pick up at the airport in any case. Does the Town of Mississauga try to police this in any way, do you leave it up to the RCMP; have you given any instructions to the RCMP in this regard or made any requests to them?

Mr. Stewart: Mr. Member, we have no jurisdiction within Toronto International Airport. We cannot do any policing within the boundaries of Toronto International Airport, but again I would refer you to what I said earlier that under our by-law we state that only a Mississauga cab can solicit passengers or have pick-ups within Mississauga. If there are certain cases that come about such as you have suggested, we consider them contrary to our by-law, but something about which we cannot do a great deal. We cannot police...

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I am having a hard time hearing the witness.

Mr. Trudel: On a point of order, I wonder if the witness would repeat the last part of his answer, Mr. Chairman. I think we missed it completely.

Mr. Stewart: I stated, Mr. Chairman, that we cannot police all conditions within the private property known as Toronto International Airport. We consider it contrary to our by-law that any cabs that are not licensed by Mississauga can solicit passengers or can have pick-ups within the boundaries of Mississauga, but we cannot physically go on the property of Toronto International Airport to do a constant surveillance or a constant policing job.

Mr. Allmand: Have you made representation, though, to the RCMP on this point? Even though you cannot do the policing, have you asked them or made the point with them that you feel that only Mississauga cabs can pick up there when there is a shortage of limousines and so forth? Have you tried that?

Mr. Stewart: No, sir.

[Interpretation]

des taxis du Toronto métropolitain, de prendre des passagers lorsqu'il n'y a pas suffisamment de limousines. Et l'on a dit que ce allait à l'encontre des règlements de Mississauga. Parce qu'ils sont d'avis que seuls les taxis de Mississauga devraient avoir le droit de cueillir des voyageurs à l'aéroport. En toute façon, est-ce que la ville de Mississauga essaye d'exercer une surveillance ou est-ce que vous laissez ce soin à la Gendarmerie royale ou, enfin, est-ce que vous avez donné des directives à la Gendarmerie royale à cet égard ou formulé des demandes auprès de la Gendarmerie?

M. Stewart: Monsieur Allmand, nous n'avons aucune compétence pour ce qui est de l'aéroport international de Toronto. Nous n'exerçons pas de service de police dans les limites de l'aéroport international de Toronto. Mais je vous reporte à ce que j'ai dit plus tôt, c'est que, en vertu de notre règlement, nous déclarons que seul un taxi de Mississauga peut recueillir des voyageurs ou encore faire le service à Mississauga. S'il y avait des situations qui se présentaient, telles que vous avez laissé entendre, alors, nous trouvons que cela va à l'encontre de nos règlements. Mais l'on ne peut vraiment pas faire grand-chose à cet égard.

M. Allmand: Monsieur le président, j'éprouve beaucoup de difficulté à entendre le témoin.

M. Trudel: Un rappel au Règlement. Est-ce que le témoin pourrait répéter la dernière partie de ses réponses parce qu'on ne l'a pas du tout entendu?

M. Stewart: J'ai dit, monsieur le président, que nous ne pouvons pas exercer la surveillance à toutes les conditions qui se présentent sur la propriété privée qu'est l'aéroport international. C'est à l'encontre de notre règlement municipal que tout taxi qui ne détient pas un permis de Mississauga puisse solliciter des voyageurs ou aller chercher les voyageurs dans les limites de la municipalité de Mississauga. Mais nous ne pouvons pas aller empêcher une personne à l'aéroport international de Toronto pour exercer une surveillance constante ou un service de police.

M. Allmand: Est-ce que vous avez formulé des instances auprès de la Gendarmerie royale à cet égard? Même si vous ne pouvez pas exercer ces services de police, est-ce que vous leur avez laissé comprendre que vous étiez d'avis que seuls les taxis de Mississauga pouvaient y cueillir des voyageurs lorsqu'il y avait carence de limousines, et le reste? Est-ce que vous avez essayé cela?

M. Stewart: Non.

[Texte]

Mr. Allmand: Yesterday it was suggested to the Committee that since the airport is Crown property, it is completely exempt from the by-laws of the municipality. Today you have said that you consider it merely as other private property. I have not really studied this question, but is this really your position that the airport, despite the fact that it is a Crown institution, has no special privileges beyond those which any private proprietor would have?

Mr. Stewart: I would state, generally, sir, that Crown agencies try to operate within the by-laws of the municipality in which they are situated.

Mr. Allmand: I might say...

Mr. Stewart: They try to uphold the by-laws of such municipality.

Mr. Allmand: ... that the contract between Air Terminal and the Department of Transport states that all by-laws and laws of local provinces and municipalities should be adhered to. It is right in the contract.

When the Metropolitan Toronto Licensing Commission were here yesterday they said that they would not press charges against Mississauga cabs or other cabs from outside the metro area that picked up in Toronto as long as they were bringing fares back to their own municipalities. In other words, they said that they interpreted the Ross vs The Queen judgment in sort of a very broad way and that they would not press charges. Would this not lead you and Mississauga to have some reciprocal arrangements with them which would probably help the travelling public?

Mr. Stewart: We would agree to a reasonable reciprocal arrangement without a doubt, Mr. Member, but Ross vs the Queen is no authority whatsoever on which to suggest that a Mississauga cab can solicit passengers within the boundaries of Metro. It gives no authority whatsoever for that sort of a situation to occur.

Mr. Allmand: But in any case, the Toronto people have said on, let us say, a unilateral basis that they would not press charges against Mississauga cabs who do pick up in Toronto as long as they are bringing them

[Interprétation]

M. Allmand: Hier, on a laissé entendre au Comité que vu que l'aéroport était propriété de la Couronne qu'elle n'était pas soumise aux règlements municipaux de Mississauga. Tandis qu'aujourd'hui vous avez dit que vous le considérez comme toute autre propriété privée. Je n'ai pas vraiment étudié la question, mais est-ce vraiment votre ligne de conduite, que l'aéroport, même que ce soit une institution de la Couronne, n'a pas de privilèges particuliers autres que ceux que posséderait déjà un simple propriétaire privé?

M. Stewart: Permettez-moi de dire, dans l'ensemble, que les agences de la Couronne essaient de fonctionner en s'en tenant aux règlements municipaux de la municipalité où ils se trouvent.

M. Allmand: Je devrais dire que...

M. Stewart: Ils essaient d'honorer les règlements de ces municipalités.

M. Allmand: ... le contrat entre *Air Terminal* et le ministère des Transports précise que tous les règlements et lois des provinces et municipalités doivent être honorés. C'est inclus dans le contrat.

Lorsque les représentants du Bureau d'émission des permis de la région métropolitaine de Toronto ont comparu hier, ils ont dit qu'ils n'intenteraient pas de poursuite à l'égard des taxis de Mississauga ou des taxis de l'extérieur de la région métropolitaine de Toronto qui prennent des voyageurs à Toronto pourvu qu'ils ramènent des voyageurs dans leur propre municipalité. En d'autres mots, ils ont dit qu'ils interprètent le jugement du cas Ross contre la Couronne d'une façon plutôt générale et qu'ils ne veulent pas tenter de poursuite. Et alors, est-ce que vous-même et la municipalité de Mississauga ne seriez pas amenés à avoir des dispositions de réciprocité avec eux et le public voyageur?

M. Stewart: Nous conviendrions d'avoir des dispositions de réciprocité que nous accepterions sans aucun doute. Mais pour ce qui est de la cause Ross contre la Couronne, nous ne pouvons pas dire que ce serait là une autorité pour laisser entendre que les taxis de Mississauga puissent solliciter des voyageurs dans la région métropolitaine de Toronto. Ce jugement n'est pas une autorité pour cet état de choses.

M. Allmand: De toute façon, les représentants de Toronto ont dit, disons de façon unilatérale, qu'ils n'intenteraient pas de poursuites à l'égard des taxis de Mississauga qui prennent des voyageurs à Toronto pourvu

[Text]

back to Mississauga, and the airport is in Mississauga. So it would seem to me that this is a concession, you know, on the part of the Toronto people and it might be helpful if Mississauga would make a similar unilateral declaration.

Mr. Stewart: We would be glad to, I think, Mr. Member, because it is certainly to the advantage of Mississauga cabs to carry passengers from Mississauga into Toronto and solicit fares from the street, cruise for pick-ups, stop at the Royal York, stop at the King Edward or other spots and take passengers from the Royal York to some other place in Metro Toronto. It is to their advantage, but I do not think...

Mr. Allmand: I just said into Mississauga because that is what the man from the Toronto Metropolitan Licensing Commission said. He said that they could not bring them to places within Metro Toronto, but they would not press charges as long as they brought them back to Mississauga.

Mr. Stewart: How would I know if I, as a cab-driver, had brought a fare from Mississauga into the Royal York and somebody hailed me or I was cruising for a fare, where they were going? There would be a 99 per cent possibility that any pick-up such as that would be going only within the boundaries of Metro Toronto.

Mr. Allmand: I do not know. Maybe it is worthwhile pursuing further and trying to work something out with Toronto. It would seem to me to be a great advantage if the Mississauga cabs could, at least, bring passengers from Toronto back to the airport which is in Mississauga. That is all.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Stewart, I notice in the second paragraph of your brief that you suggest that your own town had not received any notice of this hearing when you wrote this on February? Am I right in assuming that you did not see the notification of this hearing in the papers?

Mr. Stewart: I did not see it. This matter was discussed at a general committee meeting and no members of Council remembered seeing any notice, so it was seemingly a surprise to everyone at the general committee meeting, sir.

[Interpretation]

qu'ils ramenaient ces voyageurs à Mississauga, ou à l'aérogare qui est dans Mississauga.

Il me semble donc que ce soit là une concession de la part des représentants de Toronto et que ce serait peut-être utile que Mississauga fasse la réciprocité.

M. Stewart: Nous nous ferions un plaisir de le faire parce que, sûrement, c'est à l'avantage des taxis de Mississauga de transporter des voyageurs de Mississauga à Toronto, et de solliciter des clients dans la rue, de faire la maraude, d'arrêter au Royal York, au King Edward ou ailleurs et de transporter des voyageurs du Royal York à un autre endroit dans le Toronto métropolitain. C'est à leur avantage. Mais je ne crois pas...

M. Allmand: J'ai simplement dit à Mississauga parce que c'est ce que le représentant du Bureau d'émission des permis de la région métropolitaine de Toronto avait dit. Il avait dit qu'ils ne pouvaient pas les ramener dans la région métropolitaine de Toronto, mais qu'ils n'intenteraient pas de poursuite pourvu qu'ils les ramèneraient dans Mississauga.

M. Stewart: Si j'étais un chauffeur de taxi et que j'amenais un voyageur de Mississauga au Royal York et que quelqu'un m'arrêtait encore si j'arrivais à la maraude pour essayer d'avoir un client, je n'aurais aucune idée de l'endroit où il se dirige, mais il y a 99 p. 100 de chances que des voyageurs de ce genre n'iraient pas plus loin que les limites du Toronto métropolitain.

M. Allmand: Je n'en sais rien. Il serait peut-être bon d'essayer de voir ce qu'il en est et d'en arriver à une entente avec Toronto. Ce serait vraiment à l'avantage des taxis de Mississauga s'ils pouvaient ramener des voyageurs de Toronto à l'aéroport qui se trouve dans les limites de Mississauga. C'est tout.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Stewart, je vois dans votre mémoire, au deuxième alinéa, que vous proposez là que votre municipalité n'ait pas reçu précédemment cette audience. Voilà ce que vous nous avez écrit le 2 février. Est-ce que je comprends bien que vous n'avez pas vu l'avis de cette audience dans les journaux?

M. Stewart: Je ne l'avais pas vu. Nous avons étudié la question au cours d'une réunion générale du conseil et il n'y avait pas de membre du conseil qui se souvenait d'avoir vu cet avis. Donc, nous avons été un peu étonnés.

[Texte]

Mr. Skoberg: Are you by any chance on that you call a town council, at this time?

Mr. Stewart: I am employed by the Town of Mississauga and I am their permanent lawyer.

Mr. Skoberg: You are not just retained, you are permanent. That is your entire...

Mr. Stewart: That is correct. I do not have an independent practice.

Mr. Skoberg: Is the gentleman with you—I do not know his name—

Mr. Stewart: Mr. Thomas Harrison is on my right. He is the Chief License Inspector for the Town of Mississauga. He also is permanently employed by the town of Mississauga and I think he has been in the employ of that municipality for some 17 years.

Mr. Skoberg: You have no members of your council here at this particular time?

Mr. Stewart: No, sir. There is a problem at the present time, with regard to the number of meetings, and it was very difficult. Some are out of town, some are attending other meetings. There is a general committee meeting this morning, at which there were several delegations, so I was unable to have any member of the Council attend this morning.

Mr. Skoberg: Is there any thought now, on behalf of your municipality, of amalgamation with the larger centre of Metropolitan Toronto?

Mr. Stewart: No, sir. Definitely not. With all due respect to that suggestion, it is not considered suitable.

Mr. Chairman: Your question is not related to the...

Mr. Skoberg: I think that question is very much related, because this is probably the crux of half of our problems, that we have entered into, in Montreal and here both. There are so damn many hodge-podge municipalities affected by no reciprocal agreements, in so far as taxi service is concerned.

Mr. Stewart: Mr. Member, with all due respect to...

The Chairman: Order please.

Mr. Skoberg: That is your problem, I will worry about it out West.

[Interprétation]

M. Skoberg: Est-ce que vous faites partie du conseil municipal à présent?

M. Stewart: Je suis à l'emploi de la municipalité de Mississauga et je suis leur conseiller juridique permanent.

M. Skoberg: Vous n'avez pas simplement des honoraires mais vous êtes employé à plein temps. C'est-à-dire...

M. Stewart: C'est exact. Je n'ai pas d'étude privée.

M. Skoberg: Je vous demanderais le nom de l'autre témoin.

M. Stewart: C'est M. Thomas Harrison, l'inspecteur en chef pour les permis de la ville de Mississauga et il travaille à plein temps pour cette municipalité déjà depuis 17 ans.

M. Skoberg: Il n'y a pas de membre de votre Conseil municipal qui serait ici en ce moment?

M. Stewart: Non, monsieur. Il y a un problème difficile qui se présente en ce moment pour ce qui est du nombre de réunions. Certains sont à l'extérieur, d'autres assistent à d'autres réunions. Il y a eu une réunion générale du conseil ce matin et on recevait bon nombre de délégations, c'est pourquoi il n'y a pas de membres du Conseil qui ont pu venir ce matin.

M. Skoberg: Est-ce que votre municipalité songe à se fusionner avec le Toronto métropolitain?

M. Stewart: Sûrement pas monsieur. Et avec tout le respect que je puis avoir face à une telle suggestion, nous ne trouvons pas que ce soit convenable.

Le président: Cette question n'est pas pertinente...

M. Skoberg: Cette question est vraiment pertinente parce que c'est sans doute là le nœud de la moitié des problèmes que nous avons vus à Montréal et ici. Il y a tellement de municipalités qui se trouvent ainsi affectées en vertu d'un manque de réciprocité et d'entente entre elles, dans le secteur du taxi.

M. Stewart: M. Skoberg, avec tout le respect que je vous dois...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Skoberg: C'est votre problème, je m'en inquiéterai quand je serai dans l'ouest du pays.

[Text]

Mr. Stewart: With all due respect to your statement, Mr. Member, we do not consider a municipality with 135,000 people, growing at the rate of 5 to 10 per cent a year, in population, with an area of 110 square miles, a hodge-podge municipality.

Mr. Skoberg: I say hodge-podge regulations.

Mr. Stewart: Nor do we consider the regulations hodge-podge. But to get back again, if I may, to your suggestion.

The Town of Mississauga lies within the County of Peel, and immediately west is the County of Halton. I think, in a very short time, those two counties will be forming a regional municipality, to have a strong viable municipal entity, lying between Hamilton and Metropolitan Toronto.

Mr. Skoberg: Are you speaking on full authority of the Council of the town which you are representing?

Mr. Stewart: I am speaking as the solicitor for the town, employed by the town, and under their direction and instructions. I cannot speak for the whole Council really, Mr. Member, any more than any individual member of council could.

Mr. Skoberg: Why are you still referred to as a town? This always sort of intrigues me a little?

Mr. Stewart: We are referred to as a town, Mr. Member, because we are allied with the county. The County of Peel is rather large, and it is composed at the moment of several municipalities; the Town of Mississauga supplies about 60 to 65 per cent of the funds for county roads, previous to this year, for county assessment, for county health, and so on. If we were a city, we would be separated from the county, and the county would lose those funds.

Mr. Skoberg: This is straight terminology then.

A question I would like to, I am wondering about, you say that you believe in a laissez-faire, your Council believes in a laissez-faire attitude, in other words, what I call laissez-faire, of course, is the law of the jungle. Do you have any supervision over the cab licences which you issue now?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Skoberg: How do you inspect them? And how do you supervise them?

[Interpretation]

M. Stewart: Avec tout le respect que j vous dois, monsieur Skoberg, une municipalité de 135,000 habitants qui connaît un taux de croissance de population de 5 à 10 p. 100 par année, et qui a une superficie de 110 milles carrés n'est pas un méli-mélo de municipalités.

M. Skoberg: J'ai parlé d'un méli-mélo de règlements.

M. Stewart: Mais je ne donnerais pas ce même qualificatif à ses règlements. Mais enfin pour revenir à votre question.

La ville de Mississauga se trouve dans le comté de Peel et à l'ouest se trouve le comté de Halton. Je pense que d'ici peu ces deux comtés seront constitués en une municipalité régionale qui sera une entité municipale viable forte entre le Toronto métropolitain et Hamilton.

M. Skoberg: Est-ce que vous parlez au nom du Conseil municipal que vous représentez?

M. Stewart: Je vous parle en tant que conseiller juridique de la ville, et d'après les directives qu'ils m'ont fournies. Je ne peux pas parler au nom de tout le Conseil vraiment, plus qu'aucun autre membre du Conseil ne pourrait le faire.

M. Skoberg: Pourquoi dit-on encore de ville en parlant de votre municipalité? Cela m'intrigue quelque peu?

M. Stewart: On nous qualifie de ville parce que nous sommes rattachés au comté. Le comté de Peel est assez grand et il comprend en ce moment bon nombre de municipalités, et la ville de Mississauga fournit environ 60 à 65 p. 100 des fonds pour les routes du comté, et avait cette année, pour l'évaluation du comté, les services d'hygiène, etc.

Si nous étions une cité nous serions une entité distincte du comté. Le comté perdrait ces fonds.

M. Skoberg: C'est une simple question de terminologie.

Il y a une autre question à laquelle je songe. Vous dites que vous croyez, de même que votre Conseil, qu'il faut avoir une attitude de laissez-faire, en d'autres mots ce que j'appelle simplement la loi de la jungle. Mais est-ce que vous avez une surveillance sur les permis de taxis que vous émettez à présent?

M. Stewart: Oui.

M. Skoberg: Comment faites-vous l'inspection et comment les surveillez-vous?

[Texte]

Mr. Stewart: I would like to ask Mr. Harrison to answer that question. Would you mind if Mr. Harrison answered that?

The Chairman: Fine, fine.

Mr. Thomas Harrison (Chief License Inspector for the Town of Mississauga): All cab operators in the town of Mississauga, before they are issued a licence, have to have a Department of Transport certificate of road worthiness; the cab is inspected for cleanliness, spare tires, condition of tires, and everything else. The meters are checked and sealed by our inspectors, and this is done twice a year. Every cab is done twice a year.

Mr. Skoberg: Mr. Stewart, I believe, mentioned a while ago, and I missed the place that you are referring to, Mr. Stewart, was it New York that you suggested where the taxi drivers treated their passengers with disdain?

Mr. Stewart: Mr. Member. I have read various papers and publications to that effect.

Mr. Skoberg: Have you had any personal observations? Or is this strictly your opinion, that you are putting on record at this particular time?

Mr. Stewart: I have not been to New York for some time, but when I was in New York, on various occasions in the past, I did not particularly enjoy riding in the taxis. I enjoyed riding in the taxis more around here, whether it was Mississauga or Metro, because they seem to be politer, more interested in their work and in their fares.

Mr. Skoberg: But you were giving this really as your opinion. I mean you had no documented facts, in so far as the taxi drivers anywhere else...

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Skoberg: Alright. How many licences do you have? And how many have you issued now in your town?

Mr. Harrison: We have approximately 200 licences issued in 1969. They are in the process of being renewed now. And last year we had approximately 455 licensed cab drivers.

Mr. Skoberg: Have you any knowledge, or do you possibly know how many of these people, cab owners, live in your town?

[Interprétation]

M. Stewart: Je voudrais demander à M. Harrison de répondre à cette question. Permettriez-vous qu'il y réponde?

Le président: Oui.

M. Thomas Harrison (Inspecteur en chef des permis de la Ville de Mississauga): Avant qu'ils ne reçoivent leurs permis, tous les propriétaires de taxis dans la ville de Mississauga doivent avoir un certificat du ministère des Transports attestant de la sécurité de leurs véhicules. On fait l'inspection des taxis quant à la propreté, les pneus de rechange, la condition des pneus, enfin tous les différents aspects. On vérifie le taximètre qui est scellé par nos inspecteurs; cela est fait 2 fois par année. Chaque taxi est ainsi inspecté 2 fois par année.

M. Skoberg: M. Stewart, je pense, a dit il y a un instant, enfin, est-ce que vous parliez de New York, où les chauffeurs de taxi traitaient leurs voyageurs avec dédain?

M. Stewart: Monsieur Skoberg, j'ai lu dans différents journaux et publications que c'en était ainsi.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez eu une expérience personnelle, ou est-ce simplement un avis que vous consignez au compte rendu maintenant?

M. Stewart: Je ne suis pas allé à New York depuis un bon moment, mais lorsque je me suis rendu à New York à différentes reprises, par le passé, je n'ai pas vraiment aimé prendre un taxi. Je préfère prendre un taxi ici, soit à Mississauga ou dans le Toronto métropolitain parce que les chauffeurs sont plus polis, plus intéressés à votre confort et à leur travail.

M. Skoberg: Mais c'est votre avis personnel. Vous n'avez pas de faits documentés pour ce qui est des chauffeurs de taxi ailleurs...

M. Stewart: Non monsieur.

M. Skoberg: Merci. Combien de permis avez-vous maintenant, et combien en avez-vous émis dans votre ville?

M. Harrison: Nous avons émis à peu près 200 permis de taxi en 1969 et maintenant nous sommes en voie de les renouveler. L'année dernière nous avions environ 455 chauffeurs de taxi qui détenaient un permis.

M. Skoberg: Savez-vous combien de ces personnes, chauffeurs de taxi, habitent dans la ville de Mississauga?

[Text]

Mr. Harrison: I would say that about 35 per cent of them live in the Town of Mississauga. We have cab owners from Metropolitan Toronto, we have them from Brampton, we have them from Oakville and Burlington. As long as the man meets the requirements of the by-laws, we do not say he has to live in the Town of Mississauga to have a licence.

Mr. Skoberg: Do you license the individuals who are cab owner drivers?

Mr. Harrison: Yes.

Mr. Skoberg: Well, then you do not license the company, do you? The company and the individual drivers?

Mr. Harrison: A company could have a fleet licence, but they are limited to four cars.

Mr. Skoberg: They are limited to four, this is the point.

Mr. Harrison: So nobody has a monopoly in the Town of Mississauga. And I might point out, at this time, that there is no trading in licence plates in the Town of Mississauga, like there could be in Metropolitan Toronto. A man buys a licence in the Town of Mississauga, and that licence is only worth what he paid for it. If he decides he wants to get out of the cab business, he does not sell his licence to someone else, he turns that licence back to us, and it is disposed of. There is no trading in licences.

Mr. Skoberg: If I understood, one of the answers that you did give a while ago, Mr. Stewart, to one of the members, your town would be quite in agreement with a reciprocal agreement, in so far as cab operation is concerned?

Mr. Stewart: If that suited the cab owners of Mississauga, of course. At the present time, there is a great deal of traffic of people from Mississauga to Toronto, and from Toronto to Mississauga, from Metropolitan Toronto to Toronto International Airport, and back again. If such an arrangement would be to the benefit of the Mississauga owners, certainly, I would suggest Council would be in agreement with that.

Mr. Skoberg: Has your town made any representation to the Department of Transport, in so far as service to the Airport is concerned?

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Skoberg: At no time?

[Interpretation]

M. Harrison: Je dirais qu'environ 35 p. 100 d'entre eux habitent la ville de Mississauga. Il y a des propriétaires du Toronto métropolitain, de Brampton, Oakville, et Burlington. Si on répond aux exigences des règlements, on n'insiste pas pour qu'il habite la ville de Mississauga pour obtenir son permis.

M. Skoberg: Est-ce que vous émettez des permis pour les personnes qui sont propriétaires-chauffeurs de taxi?

M. Harrison: Oui.

M. Skoberg: Alors vous n'émettez pas de permis pour la compagnie, disons, pour la compagnie et les chauffeurs particuliers?

M. Harrison: Une compagnie pourrait avoir un permis d'équipe, mais ils ne peuvent l'avoir que pour 4 voitures.

M. Skoberg: Ils ne peuvent avoir que quatre voitures, c'est ça le point.

M. Harrison: Personne n'a de monopole dans la ville de Mississauga, et je pourrais signaler en ce moment qu'on ne peut trafiquer les plaques de taxi à Mississauga comme cela pouvait se faire dans la région métropolitaine de Toronto. Si un particulier achète un permis à Mississauga, cela ne vaut que le prix qu'il y a mis. S'il désire se retirer de l'industrie du taxi, il ne peut vendre son permis à quelqu'un d'autre. Il nous remet plutôt son permis et nous en disposons. On ne peut pas ainsi trafiquer avec ces permis.

M. Skoberg: Si j'ai bien compris une des réponses que vous avez fournie il y a un instant, monsieur Stewart, à un des membres du Comité, votre municipalité serait tout à fait d'accord pour ce qui est d'une entente de réciprocité pour l'exploitation de taxis?

M. Stewart: Si cela convenait aux propriétaires de taxi de Mississauga, bien entendu. En ce moment il y a beaucoup de trafic de Mississauga à Toronto et de Toronto à Mississauga, et du Toronto métropolitain à l'aéroport international et retour. Si de telles dispositions étaient à l'avantage des propriétaires de Mississauga, alors je proposerais que le Conseil se mette d'accord avec cela.

M. Skoberg: Est-ce que votre ville a formulé des instances au ministère des Transports pour ce qui est des services à l'aéroport?

M. Stewart: Non monsieur.

M. Skoberg: Jamais?

[Texte]

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Skoberg: Do you believe in your own mind, in your own opinion, at this particular time, that a direct line from the Airport to the taxi companies in your town, would be of any advantage? Such as the hotels? Now, I am referring to, you know, when you go into the Airport, you see telephones lined up there for the various hotels?

Mr. Stewart: It might be, sir, I am not sure.

Mr. Skoberg: Have the taxi companies, in your town, made any representation to Council for any change? Asking you to make representation to the Department of Transport?

Mr. Stewart: I think I might say, Mr. Skoberg, they have suggested that they should have certain rights within the Airport; but the town has stated that that is within the jurisdiction of the Crown, and it is up to the Crown to make what arrangements it seems necessary.

Mr. Skoberg: Well, I mean a direct question. Have the taxi companies made representation to Council of your town in this regard?

Mr. Harrison: Not that I know of.

Mr. Stewart: Mr. Harrison states that he is not aware of direct representation, within my own knowledge, any statements bearing on that you say, have been indirect only.

Mr. Skoberg: Thank you very much.**The Chairman:** Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman. Does your municipality tax all businesses, or licence all businesses, which operate at the Airport?

Mr. Stewart: I would like Mr. Harrison to mention that, please.

Mr. Harrison: We licence a barber shop, that is within the confines of the premises of the Toronto International Airport. We also licence a restaurant that is in the confines there. This is, more or less, to give the Peel County Board of Health an opportunity to go there, periodically, to inspect the premises for sanitary reasons.

Mr. Rock: You do not charge any business taxes at all, just licence, you just do this ...

[Interprétation]

M. Stewart: Non monsieur.

M. Skoberg: Croyez-vous, à votre avis, qu'une ligne directe à partir de l'aéroport aux compagnies de taxis de votre ville serait un avantage? Tels les hôtels disons? Il s'agit ici des téléphones pour les différents hôtels que l'on trouve à l'aéroport.

M. Stewart: Peut-être monsieur. Je n'en suis pas certain.

M. Skoberg: Est-ce que les compagnies de taxi de votre ville ont formulé des instances auprès du Conseil municipal pour avoir des changements, pour vous demander de formuler des instances auprès du ministère des Transports?

M. Stewart: Je pourrais peut-être vous répondre, monsieur, qu'ils ont dit qu'ils devraient avoir certains droits à l'aéroport, mais la ville a dit que cela relevait de la compétence de la Couronne, et c'est à la Couronne de prendre les dispositions qu'elle juge bon de prendre.

M. Skoberg: Alors une question directe. Est-ce que les compagnies de taxi ont formulé des instances auprès de votre Conseil municipal à cet égard?

M. Harrison: Pas que je sache.

M. Stewart: M. Harrison dit qu'il n'est pas au courant d'instances qui auraient été formulées de façon directe et, à ma connaissance, toutes les déclarations à cet égard n'auraient été faites qu'indirectement.

M. Skoberg: Merci beaucoup.**Le président:** Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président. Est-ce qu'il y a une taxe municipale pour toute entreprise à l'aéroport, ou est-ce que votre ville émet des permis à ces entreprises?

M. Stewart: J'aimerais que M. Harrison vous réponde.

M. Harrison: Nous émettons un permis pour un salon de coiffure pour hommes qui se trouve à l'aéroport international de Toronto, et nous émettons aussi un permis pour un restaurant qui se trouve aussi à l'aéroport. Il s'agit tout simplement pour donner au Conseil d'hygiène du Comté de Peel la possibilité d'inspecter ces lieux, de temps en temps, pour des fins d'hygiène.

M. Rock: Mais vous ne percevez pas des impôts municipaux. Vous émettez simplement des permis, et vous faites cela simplement pour...

[Text]

Mr. Harrison: Our licence fee is nominal for the barber shop; it could be \$5 for the first chair, and \$1 for each additional chair. If it is a four chair shop, it would be less than \$10.

Mr. Deakon: The prices of haircuts are not nominal.

Mr. Rock: You have not got a business tax based on rental value, or anything of the premises that they rent?

Mr. Stewart: The airport pays a sum in lieu of taxes.

Mr. Rock: Well the airport may do that in lieu of taxes. I believe that the City of Dorval not only licences but also charges business taxes to anyone operating a business at the international airport. This is why I wanted to know whether or not you people do the same thing which shows that you do have municipal authority on federal grounds. Actually this is what I am getting and I would like to know whether you also have a business tax.

Mr. Harrison: They might have that authority.

Mr. Rock: You are not sure though.

Mr. Harrison: They might have that authority illegally. I could not say that we were within our rights to do that. We have no objection from the restaurant operator or the barber for a licence.

Mr. Rock: I noticed that you are the person in charge of licensing within your municipality but you have nothing to do within your own municipality then as far as real estate value is concerned?

Mr. Harrison: No, that is the Assessment Department.

Mr. Rock: Then you not sure whether your municipality does charge a business tax, a percentage of a rented value of the premises that a person rents.

Mr. Harrison: I could not answer that. The Assessment Department would have to provide that information.

Mr. Rock: I see.

Mr. Skoreyko: Let us talk about ground transportation.

The Chairman: That is a very good idea because since this morning we have been pretty far afield.

[Interpretation]

M. Harrison: La cotisation pour le permis pour le salon de coiffure est nominale; ce pourrait être \$5 pour un premier fauteuil et \$1 pour chaque fauteuil additionnel. Si c'est un salon de coiffure de 4 fauteuils alors ce n'est que \$10.

M. Deakon: Mais le prix pour une coupe de cheveux n'est pas nominal.

M. Rock: Il n'y a pas une taxe d'affaires suivant la valeur de location?

M. Stewart: L'aéroport paie une somme donnée au lieu d'impôts.

M. Rock: L'aéroport peut le faire au lieu de payer des taxes. Je crois que la ville de Dorval, émet des permis mais impose aussi une taxe d'affaires à quiconque a une entreprise à l'aéroport international de Dorval. C'est pourquoi je voulais savoir si vous faisiez la même chose, car cela prouverait que vous avez en effet une autorité municipale pour ce qui est des terrains du fédéral. C'est ce à quoi je voudrais en venir maintenant. Je voudrais aussi savoir si vous avez une taxe d'affaires?

M. Harrison: Il se peut qu'ils aient cette autorité.

M. Rock: Mais vous n'en êtes pas certain.

M. Harrison: Il se peut qu'ils détiennent cette autorité illégalement. Je ne pourrais vous dire si c'est là notre droit. On ne s'oppose pas du tout à ce que le coiffeur ou le restaurant prennent leur permis de nous.

M. Rock: Je vois que vous êtes responsables de l'émission de permis dans les limites de votre municipalité, mais vous n'avez rien à voir dans votre propre municipalité alors pour ce qui est de l'évaluation immobilière?

M. Harrison: Non. Il s'agit du service d'évaluation.

M. Rock: Alors vous n'êtes pas certain si votre municipalité impose une taxe d'affaires, c'est-à-dire un pourcentage de la valeur de location de l'endroit.

M. Harrison: Je ne saurais vous le dire. C'est au service d'évaluation de vous répondre.

M. Rock: Je vois.

M. Skoreyko: Si nous discussions du transport routier.

Le président: Une excellente idée. Depuis ce matin nous nous sommes vraiment éloignés du sujet.

Texte]

An hon. Member: Get to the point.

Mr. Rock: Well, I am on a point.

The Chairman: Order please.

Mr. Rock: Does the Air Terminal Transport company pay a business tax or a licence to your municipality for operating in your municipality?

Mr. Stewart: It pays the normal licence fee of a fleet owner, sir.

Mr. Rock: I understand that this was only granted to them a few months ago. What did they pay before this?

An hon. Member: Well, they paid business tax, like every other business in the Town of Mississauga.

Mr. Stewart: Air Terminal Transport pays business taxes by reason of its ownership or by reason of its tenancy of real property situated within the Town of Mississauga.

Mr. Rock: That was the other question I was going to ask. Is there a principle place of business in Mississauga or is it in Metropolitan-Toronto.

Mr. Stewart: It is in Mississauga sir.

Mr. Rock: They do pay licences there.

Mr. Stewart: Yes.

Mr. Rock: In issuing a brokerage licence to Air Terminal Transport, which I believe that they requested just lately. I understand they have a brokerage for up to 80 cars.

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Rock: Does this mean that you are obliged to issue 80 licences to them whenever they request it?

Mr. Stewart: No sir. This does not necessitate, nor does it require or intimate that any licences would be issued to them. In fact no licences are issued under a brokerage licence. They simply operate as a despatcher, providing services and a location for cabs to operate out of, and so forth. The licences would be held by owners other than that brokerage owner.

Mr. Rock: Mr. Stewart, I heard your legal opinion in regards to this...

Mr. Stewart: Ross vs The Queen.

[Interprétation]

Une voix: N'y allez pas par quatre chemins.

M. Rock: Je m'explique.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rock: Est-ce que l'*Air Terminal Transport Company* paie une taxe d'affaires ou un permis à votre municipalité pour fin d'exploitation dans votre municipalité?

M. Stewart: La Compagnie paie un permis normal de propriétaire d'équipe de voitures.

M. Rock: Je crois que ceci leur fut accordé il n'y a que quelques mois.

Que payaient-ils avant cela?

Une voix: Ils payaient des taxes comme toutes les autres entreprises à Mississauga.

M. Stewart: La compagnie *Air Terminal Transport* paie une taxe d'affaires en vertu de sa propriété ou de ses emplacements immobiliers qui se trouvent dans les limites de la ville de Mississauga.

M. Rock: Voilà l'autre question que j'allais poser. Y a-t-il un centre d'affaires à Mississauga, ou est-ce que cela se trouve dans la région métropolitaine de Toronto?

M. Stewart: Dans Mississauga, monsieur.

M. Rock: Donc ils détiennent leur permis de Mississauga.

M. Stewart: Oui.

M. Rock: Un permis d'agence a été émis à la compagnie *Air Terminal Transport* qui l'avait demandé tout récemment. Si je comprends bien, ils ont un permis d'agence pouvant comprendre jusqu'à 80 voitures.

M. Stewart: Oui, monsieur.

M. Rock: Est-ce que cela signifie que vous devez émettre 80 permis lorsqu'ils en font la demande?

M. Stewart: Non, monsieur. Cela ne signifie pas qu'un permis leur serait émis. Aucun permis n'est donné en vertu d'un permis d'agence. Il s'agit simplement de fonctionner en tant que répartiteur en assurant les services et un emplacement pour l'exploitation des taxis, ainsi de suite. Le permis serait détenu par les propriétaires autres que le propriétaire de l'agence.

M. Rock: M. Stewart j'ai entendu l'avis juridique que vous avez fourni à l'égard de cette cause...

M. Stewart: Ross contre la Reine.

[Text]

Mr. Rock: Yes. Suppose that this Committee would allow a common stand, disregarding completely the municipal by-laws of your municipality regarding taxis that is, would you believe that the Metropolitan taxi company would be able to come into the airport and operate legally, in your municipality?

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Rock: You do not believe they would be.

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Rock: You would believe then that the federal government would be allowing something contrary to the by-laws of your municipality.

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Rock: Thank you. I just have one more question. Suppose that we recommend that the Department of Transport would allow all taxi firms to install, if they wished, a direct line service system between the airport and their dispatch centre. They would be getting quite a few calls for taxis. Would this be legal because they would be called to the airport by the customer.

Mr. Stewart: If John Jones calls Metro cab or Diamond cab from the airport, that is legal, because John Jones has the perfect right to select the cab company that he wishes to ride in.

Mr. Rock: And you see nothing illegal about a taxi firm that is not situated in your municipality installing a direct line telephone at the airport for this purpose?

Mr. Stewart: Perhaps I do with regard to that statement, Mr. Rock, because that is a little bit different than an ordinary phone call. A direct line may be regarded almost as a place of business within another municipality. I do not think it is proper for instance under the existing policies and regulations for a Mississauga cab company to install a line at the Royal York.

Mr. Rock: You may find objection then to the fact that all the hotels in Toronto, have a direct line telephone at the airport, which is in your municipality.

Mr. Stewart: Well they are not operating a desk in that municipality by means of a

[Interpretation]

M. Rock: Oui. Disons que ce comité autorise un poste en commun, nonobstant que ce soit à l'encontre des règlements municipaux de votre municipalité pour les taxis, alors croyez-vous que les taxis du Toronto métropolitain pourraient se rendre à l'aéroport et fonctionner légalement dans votre municipalité?

M. Stewart: Non, monsieur.

M. Rock: Vous ne le croyez pas.

M. Stewart: Non monsieur.

M. Rock: Alors vous croyez que le gouvernement fédéral autoriserait dans ce cas quelque chose qui serait contraire aux règlements de votre municipalité.

M. Stewart: Oui, monsieur.

M. Rock: J'ai une dernière question à poser. Disons que nous recommandions que le ministère du Transport autorise l'établissement d'une ligne téléphonique directe par toutes les compagnies de taxis qui le désirent, entre l'aérogare, et leur centre de répartition. Alors bien entendu, elles obtiendraient un bon nombre d'appels pour des taxis. Est-ce que ce serait légal, car le voyageur leur demanderait d'aller le chercher à l'aéroport.

M. Stewart: Si M. Dupont téléphone à la compagnie Métro ou à Diamond à partir de l'aérogare, c'est légal, parce que M. Dupont a tout à fait le droit de choisir la compagnie de taxi qu'il désire avoir.

M. Rock: Alors il n'y a rien d'illégal quant au fait qu'une compagnie de taxi qui ne se trouve pas dans votre municipalité vienne installer une ligne téléphonique directe à l'aéroport à cette fin?

M. Stewart: Peut-être pour ce qui est de ces déclarations monsieur, parce que cela diffère quelque peu que d'un simple appel téléphonique. Une ligne directe peut être considérée, disons, à peu près comme un lieu d'affaires dans une autre municipalité. Je ne crois pas que ce soit approprié, disons, en vertu de la politique et des règlements actuels qu'une compagnie de Mississauga établisse une ligne téléphonique au Royal York.

M. Rock: Alors peut-être que vous êtes opposé au fait que tous les hôtels de Toronto aient aussi une ligne téléphonique directe à l'aéroport qui se trouve tout de même dans votre municipalité.

M. Stewart: Ils n'ont pas un bureau dans cette municipalité en vertu d'une ligne télé-

[Texte]

direct phone call, I do not think. I think the illustration or the comparison is a little bit different, sir.

Mr. Rock: The telephone itself is not a desk. The taxi firm would not have a desk there. It would just be a direct line which anyone can pick up and use. Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Guay. I think Mr. Guay will speak in French. Would you try to get the translation.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Stewart de résumer, en quelques mots, ce qu'il veut obtenir.

Mr. Stewart: Mr. Guay we are not trying to obtain any particular thing from this Committee. We only want to make it clear that our interest in this whole matter stems from the fact that the Toronto International Airport lies within Mississauga. We have by-laws relating to the taxi-cab business. We consider there are basic policies in the operation of the cab business, as between certain municipalities, and we would like those basic policies to be upheld. We also have an interest in upholding the interests of Mississauga cabs that are licensed within our town. Perhaps that is a sufficient summation for you, sir.

M. Guay (Lévis): Tous ceux qui ont témoigné devant ce Comité, tant à Montréal qu'à Toronto, semblent préconiser l'établissement d'un poste commun ouvert à toutes les compagnies de taxis qui donnerait la liberté du choix et partout, éviterait toute discrimination. Si je comprends bien votre réponse, vous voulez que ce soit les taxis de votre municipalité qui assurent le transport, étant donné que l'aéroport est situé dans ses limites. Est-ce que j'ai raison?

Mr. Stewart: Not entirely, sir. We do not suggest that the Mississauga cabs have to carry all the fares. As I said previously, any person can pick up a phone and call the cab of his choice. He may have a credit card with a Metro cab company; obviously, he wants to use that company, and he has a perfect right to use that company. But we do not suggest that Metro cabs can have a cab stand, and solicit fares and pickups at Toronto International Airport, unless Mississauga cabs have some reciprocal benefit, from and within the Metro area.

[Interprétation]

phonique directe. Je ne le crois pas. Mais plutôt je crois que cet exemple ou cette comparaison n'est plus la même.

M. Rock: Un téléphone ne constitue pas un bureau. Donc la compagnie de taxi n'aurait pas un bureau à l'aéroport, mais tout simplement une ligne directe que tout le monde peut utiliser. Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Guay. Je crois que M. Guay va parler en français. J'espère que nous aurons une traduction.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Stewart to sum up in a few words just exactly what he wants to obtain.

M. Stewart: Monsieur Guay, nous n'essayons pas d'obtenir quoi que ce soit de précis de votre Comité. Nous voulons tout simplement que ce soit très clair et que notre intérêt dans toute cette question provient du fait que l'aéroport international de Toronto se trouve situé dans Mississauga. Nous avons des règlements municipaux à l'égard de l'industrie du taxi. Nous estimons qu'il y a des politiques fondamentales pour l'exploitation des taxis entre diverses municipalités, et nous voudrions que ces politiques fondamentales soient maintenues. Nous avons intérêt aussi à ce que les intérêts des taxis de Mississauga qui détiennent leur permis de notre municipalité soient maintenus aussi. Cela résume peut-être brièvement ce que vous voulez, monsieur.

Mr. Guay (Lévis): All those who have come to testify before the Committee, both in Montreal and here in Toronto, seem to advocate the setting up of a common stand that would be open to all taxi companies in order to give a free choice and avoid all discrimination. If I understood your answer correctly, in view of the fact that the airport is located within the boundaries of your municipality, you want the taxis from your own municipality to provide the transportation services. Am I right?

M. Stewart: Pas tout à fait, monsieur. Nous ne suggérons pas que les taxis de Mississauga doivent transporter tous les clients, car, comme je l'ai dit auparavant, toute personne peut prendre le téléphone et appeler un taxi de son choix. Il se peut qu'il ait une carte de crédit auprès de la compagnie de taxis de la région métropolitaine, et par conséquent, il voudra employer ce taxi. Il est tout à fait justifié à employer cette compagnie. Mais nous ne suggérons pas que les taxis de la région métropolitaine puissent avoir un poste de taxis et solliciter de la clientèle à l'aéroport international de Toronto, à moins que les

[Text]

M. Guay (Lévis): Justement, je ne pense pas que vous vouliez l'exclusivité, en fait, nous luttons contre l'exclusivité, accordée à *Air Terminal*, c'est plutôt la réciprocité que vous désirez obtenir; c'est-à-dire que si un taxi de Toronto se rend à Mississauga et prend des gens pour les ramener à Toronto, à votre tour, lorsque vous viendrez reconduire des passagers à Toronto, vous voulez avoir le droit de les emmener à l'aéroport, par le fait même.

Mr. Stewart: That is correct, sir.

M. Guay (Lévis): Y a-t-il eu des pourparlers entre les deux compagnies ou entre les deux municipalités ou les deux organismes, si vous aimez mieux?

Mr. Stewart: No, sir.

M. Guay (Lévis): Ne pensez-vous pas que ce serait la chose la plus importante à faire que d'avoir d'abord des pourparlers entre les deux groupes? Nous ne sommes pas ici pour tenter de régler des conflits entre municipalités, mais pour étudier le problème du transport terrestre à partir des aéroports ou dans les municipalités.

Mr. Stewart: I think your point is well taken, sir, that there could be discussions between Mississauga and between the Metro Licensing Commission, to perhaps iron out this problem. I am sure that the municipalities do not want to make this situation any more difficult than apparently it is but, up to the present time, there have not been discussions between the two licensing authorities.

M. Guay (Lévis): L'aéroport est situé dans les limites de votre municipalité, monsieur Stewart, et je crois que si le Comité recommandait que ce soit vous qui ayez l'exclusivité et que les taxi *Metro* de Toronto n'aient pas le droit de ramener des passagers de là-bas, vous n'auriez pas le droit vous non plus de ramener des passagers de Toronto à l'aéroport. Alors, je pense bien que nous créons un problème beaucoup plus grave que celui qui existe présentement.

Mr. Stewart: I think, again, you are right, sir. If only Mississauga cabs could operate from Toronto International airport, it would increase the problem, and it would not be fair

[Interpretation]

taxis de Mississauga aient des avantages réciproques de la région métropolitaine et à l'intérieur même de la région métropolitaine.

Mr. Guay (Lévis): Precisely, I do not think that you want any exclusiveness. We are fighting against an exclusive franchise granted to *Air Terminal*. But you do want to obtain reciprocity which is to say that if a taxi from Toronto goes to Mississauga and picks up fares to bring them back to Toronto you also want to be able to take passengers back to the airport when you come in with fares to Toronto.

M. Stewart: Oui, vous avez raison monsieur.

Mr. Guay (Lévis): Have there been any talks between the two companies or between the two municipalities or the two organizations, if you prefer?

M. Stewart: Non, monsieur.

Mr. Guay (Lévis): Do you not think that it would be the most important step to have talks between both groups? We are not here to try to settle conflicts between municipalities, but rather to consider the problem of ground transportation from airports or within municipalities.

M. Stewart: Je crois que vous avez probablement raison, monsieur. Il pourrait y avoir des pourparlers entre Mississauga et la Commission des permis de la région métropolitaine pour essayer de régler le problème. Je suis sûr que les municipalités ne veulent pas que la situation soit plus difficile qu'elle ne l'est en apparence. Mais, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de pourparlers entre les deux autorités qui octroient des permis.

Mr. Guay (Lévis): The airport is located within the boundaries of your municipality, Mr. Stewart, and I think that if the Committee were to recommend that you be the ones who have the exclusive right to transportation and that the Metro Toronto taxis have no right to bring back passengers from there, neither would you be entitled to bring back fares from Toronto to the airport. And thus I think we would be creating a much more serious problem than the one that exists at the present time.

M. Stewart: Je crois qu'encore une fois, vous avez raison, monsieur. Si seuls les taxis de Mississauga pouvaient exploiter à partir de l'aéroport international de Toronto, cela

[Texte]

to the individual who comes from the airport, or goes to the airport.

M. Guay (Lévis): Une autre question, je ne sais si vous pourrez y répondre, je la poserai aussi à la compagnie *Air Terminal* lorsqu'elle viendra témoigner. Pensez-vous que si le Comité accordait la permission, soit aux taxis de Mississauga ou à toutes les compagnies de taxis du Toronto métropolitain, de desservir l'aéroport, que la compagnie serait encore intéressée, à placer des soumissions? Je sais que le contract expire en 1970, la date précise, je ne le sais pas. Ou advenant le cas contraire, croyez-vous que les taxis pourraient donner le même service que l'aéroport déjà sans limousine et sans autobus?

Mr. Stewart: Mr. Member. What you are asking me is something that is, to a certain extent, beyond my jurisdiction. I can only suggest to you that it is often difficult, for taxi owners, to give service during the slack periods, of any day. It is many years since I drove a cab, when I was going to school, but certainly there is a time in the small hours of the morning, when there is very little business; obviously, there are not going to be many drivers, or many cabs around. I think you have noticed that in many towns and cities; sometimes, in the small hours of the morning, you just cannot find a cab for love or money. And the same just might exist at Toronto International Airport.

M. Guay (Lévis): Une autre question très courte, monsieur le président. Pensez-vous que si l'on accordait le permis aux compagnies de taxis de votre municipalité, et vous avez dit qu'il y en avait 200 je crois, ce serait suffisant pour desservir l'aéroport?

Mr. Stewart: I do not think so, sir.

M. Guay (Lévis): Alors, qui a fixé le chiffre de 200? Est-ce la Commission des transports? Qui fixe le nombre de taxis à 200 chez vous?

Mr. Stewart: The people who want to drive and own cabs. If another five, ten, fifteen, twenty, or fifty people want to operate cabs in Mississauga, or fifty people want to operate cabs in Mississauga, they can make application; under the present policy of the Town of Mississauga, they can get the necessary licences. There is no limitation on the number, sir.

[Interprétation]

aggraverait le problème, et ce ne serait pas juste envers les individus qui arrivent de l'aéroport ou qui se rendent à l'aéroport.

Mr. Guay (Lévis): Another question. I do not know whether you will be able to answer this one, so I will also ask it when Air Terminal Transport comes before us to testify. Do you think that if the Committee were to grant permission either to Mississauga taxis or to all taxi firms in Metro Toronto to service the airport that the company would still be interested in putting in tenders? I know that the contract is supposed to expire in the course of 1970. I do not know the exact date. Or should the company not be interested in tendering, do you think that taxis could give the same service that the airport already has without limousines and without buses?

M. Stewart: Monsieur Guay, ce que vous me demandez, est jusqu'à une certaine mesure au-delà de ma compétence. Je ne puis que vous suggérer que c'est très souvent difficile pour les propriétaires de taxis de donner un service pendant la période morte de toute journée. Il y a très longtemps, depuis que j'ai conduit un taxi, quand j'allais à l'école, mais il y a certainement des moments aux petites heures du matin où il y a très peu d'affaires, et par conséquent, il n'y aura pas beaucoup de chauffeurs ni de taxis à ce moment-là. Vous l'avez probablement remarqué dans plusieurs villes. Parfois, pendant les petites heures du matin, il est absolument impossible de trouver un taxi. La même chose pourrait peut-être se produire à l'aéroport international de Toronto.

Mr. Guay (Lévis): One last question, Mr. Chairman, please. It will be very brief. Do you think that if we were to give a permit to the taxi firms in your municipality, and I believe you said that there were 200 taxis, that it would be sufficient to service the airport?

M. Stewart: Non, monsieur, je ne le crois pas.

Mr. Guay (Lévis): Well, then who established the figure at 200? Is it the Transport Commission? Who establishes the number of taxis in your municipality at 200?

M. Stewart: Les gens qui veulent conduire et être propriétaires de taxis. S'il y avait 5, 10, 15, 20, ou 25 personnes de plus qui veulent exploiter des taxis à Mississauga, ils peuvent certainement en faire la demande, et en vertu de la politique actuelle de la municipalité de Mississauga, ils pourraient obtenir les permis requis. Il n'y a aucune limite quant au nombre.

[Text]

M. Guay (Lévis): Il n'y a aucun organisme provincial qui fixe le nombre de taxis à 200 ou 250?

Mr. Stewart: No, sir.

M. Guay (Lévis): Alors, si vous augmentiez ce nombre à l'infini croyez-vous que l'association qui est venue témoigner ici appuierait nos recommandations?

Mr. Stewart: You must remember those people in the taxi-cab business who have licenses, I think, usually like to have restrictions or ceilings on the number, because it gives them advantages in the way of a monopoly. However, Mississauga has taken the viewpoint that free enterprise, laissez-faire, is another aspect of carrying on even a taxi-cab business, to date, it has worked out quite well, sir.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Stewart, I am wondering if you could just because I have just come clearer, in the last five minutes, to understanding really your purpose and role in being here, and I must frankly admit, than I have all morning. Are you suggesting to us that, while you might not like it, particularly if there was an open stand at the Airport, there is not anything you believe, within existing law, on the part of Mississauga to ban or prohibit the picking up of passengers at the Airport by Metropolitan cabs or any cabs?

Mr. Stewart: Yes, sir. There is. It is contrary to our By-law.

Mr. Forrestall: Well, now, I thought you described it as private property, and under the jurisdiction of the Department of Transport.

Mr. Stewart: That is true, but the soliciting of passengers or picking up of people on the street by a cab licensed in one municipality—that is, the picking up by a metro cab of passengers in another municipality—is not allowed; it is not according to our by-law. Soliciting and pick-ups are just not allowed. However, if any individual wanted to phone for a Metro cab...

Mr. Forrestall: Yes, I am perfectly aware of all that, but as it relates to the airport, we are not talking about a street corner or outside the city hall in Mississauga; we are talking about the airport itself, Mr. Stewart.

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): No provincial organization establishes the number of taxis at 200 or 250.

M. Stewart: Non, monsieur.

Mr. Guay (Lévis): Then, if you were to increase the number of taxis *ad infinitum*, you think that the Association which came to testify here would second our recommendations?

M. Stewart: Rappelez-vous que ces gens qui s'adonnent au transport par taxis, qui ont des permis, normalement aiment avoir des plafonds ou des restrictions sur le nombre de taxis. Cela leur donne tout de même des avantages sous forme d'un monopole. Toutefois, Mississauga est d'avis que l'entreprise libre, laissez-faire, est un autre aspect de l'industrie du taxi. Jusqu'à maintenant, cela a très bien marché.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Monsieur Stewart, étant donné que j'ai bien compris depuis cinq minutes quel est l'objectif de votre présence ici, beaucoup plus que je ne l'avais saisi pendant tout l'avant-midi. Est-ce que vous nous suggérez alors, même si vous n'aimez pas tellement l'idée, particulièrement s'il y avait un poste ouvert à l'aéroport que dans les règlements municipaux de Mississauga à l'heure actuelle, il n'y a rien qui empêcherait la cueillette des passagers à l'aéroport par les taxis de la région métropolitaine ou d'ailleurs?

M. Stewart: Oui, il y a quelque chose, c'est contre notre règlement municipal.

M. Forrestall: Oui, mais je croyais que vous aviez dit que c'était de la propriété privée qui relevait du ministère des Transports.

M. Stewart: C'est vrai mais la sollicitation ou la cueillette des voyageurs dans la rue par un taxi qui détient son permis d'une municipalité, c'est-à-dire la cueillette par un taxi de la région métropolitaine de voyageurs dans une autre municipalité, n'est pas permise. Ce n'est pas conforme à notre règlement municipal. La sollicitation et la cueillette ne sont pas permises. Toutefois, si une personne voulait téléphoner pour obtenir un taxi métropolitain...

M. Forrestall: Oui, je suis au courant de cela, mais pour ce qui est de l'aéroport, nous ne parlons vraiment pas de la cueillette dans la rue ou à l'extérieur de l'hôtel de ville de Mississauga, nous parlons de l'aéroport même.

[Texte]

Mr. Stewart: Yes, I realize that.

Mr. Forrestall: Would you enforce the regulation if the Department of Transport found, for a variety of reasons, that the travelling public would be best served if there were open stands?

Mr. Stewart: We would attempt to enforce our regulations. By the same token, to use a comparison, perhaps a Mississauga cab owner would want to lease or buy a parcel of land in Metro, so it is private property, and he might sit on that property and solicit pickups. We do not consider that the proper operation of the cab business.

Mr. Forrestall: Nor would I, but within our by-laws you would be able to prohibit effectively Metropolitan cabs or any cabs operating from a common stand at that airport, whether the Department of Transport approved of it or not?

Mr. Stewart: I think that we would make attempts to prohibit, and we might have a bit of a problem with the Department of Transport, but we consider that we have the right under our by-law to make such a prohibition.

Mr. Forrestall: What would be a fair exchange on the part of the Metropolitan area? Have you thought it out that far yet?

Mr. Stewart: A reciprocity arrangement in some manner, as the former member here mentioned, whereby Mississauga cabs could have the right to take passengers back. In other words, if the Mississauga cab took a fare from Toronto International Airport and brought such fare to the Royal York, he would have rights to go on the stand here in front of the Royal York, or perhaps the King Edward or otherwise, to take a fare back to Mississauga.

Mr. Forrestall: That would be sufficient, then? You think that your Town Council would probably consider that favourably as a standard.

Mr. Stewart: Naturally they would want to hear representations from the Mississauga cabs that are going to be involved, but it seems to me personally that that would be a fair arrangement.

A great deal of this problem is what is suggested as deadheading back. A fare is taken from the Royal York to the Toronto International Airport and that Metro cab cannot stand out there; it has to leave. So the

[Interprétation]

M. Stewart: Oui, je le comprends.

M. Forrestall: Est-ce que vous appliqueriez le règlement si le ministère des Transports devait estimer que, pour une gamme de raisons, le public voyageur serait mieux desservi par des postes ouverts?

M. Stewart: Nous essaierions d'appliquer nos règlements. Mais par contre, pour établir une comparaison, peut-être qu'un propriétaire de taxis de Mississauga voudrait louer ou acheter un morceau de terrain dans la région métropolitaine pour que cela soit une propriété privée, et il pourrait donc s'établir sur la propriété privée et solliciter de la clientèle. Nous n'estimons pas que ce soit approprié.

M. Forrestall: Moi non plus, mais d'après votre règlement municipal, vous pourriez interdire effectivement tout taxi de la région métropolitaine ou tout autre taxi exploitant un poste en commun à l'aéroport, avec ou sans l'approbation du ministère des Transports?

M. Stewart: Je crois que nous essaierions peut-être de les interdire. Nous aurions peut-être quelques difficultés avec le ministère des Transports, mais nous estimons que nous avons le droit en vertu de notre règlement municipal d'établir cette interdiction.

M. Forrestall: Quel serait un échange juste de la part de la région métropolitaine, ou est-ce que vous y avez songé?

M. Stewart: Une disposition de réciprocité d'une façon ou d'une autre, comme l'autre député l'a mentionné, par laquelle les taxis de Mississauga auraient le droit de ramener les voyageurs. En d'autres termes, si un taxi de Mississauga devait prendre un client de l'aéroport international et de le transporter à l'hôtel Royal York, il aurait le droit ensuite de se présenter au poste devant le Royal York ou le King Edward, ou ailleurs, pour prendre un passager pour le ramener à Mississauga.

M. Forrestall: Cela suffirait, alors? Vous croyez que votre conseil municipal considérerait cela comme étant une norme juste.

M. Stewart: Il faudrait certainement qu'il y ait des instances de la part des taxis de Mississauga en cause. Mais il me semble personnellement que ce serait un arrangement juste.

Une grande partie de ce problème, c'est l'histoire des voyages vides pour le retour. Un client est cueilli au Royal York pour le ramener à l'aéroport international, et ce taxi métropolitain ne peut rester là, il doit quitter

[Text]

only thing it can do is to go to the closest boundary in Metro and then attempt to pick up or get a fare by radio dispatcher, and perhaps he can because the Etobicoke boundary, as you saw by the map, is not far away from the airport and many of the large Metro companies have either locations or radio dispatch service so that their deadheading is not an entire deadhead back from the airport to perhaps the Royal York.

Mr. Forrestall: Then your opinion, your legal judgment, would be that this would not interfere with the general public good.

Mr. Stewart: I think that it would generally benefit the public.

Mr. Forrestall: I am sorry—I am going back to my other point—your opinion that your by-laws are sufficiently well established and clear in your own mind that your exercise or your enforcement of the regulation or the by-law would not interfere with the public good.

Mr. Stewart: No, I do not think that it would interfere with the public good, Mr. Member, because unless there are these by-laws and these policies with regard to enforcement of the by-laws, you have a bit of a jungle in the taxicab business, and it is not to the benefit of the people who use cabs to have that sort of situation occur. It has to be carried on in a proper manner with the proper rules and policies. This will benefit not only the cab owners and drivers in the long run, but certainly, without a doubt, those who use the taxis.

Mr. Forrestall: In the meantime, the poor traveller is sitting there stranded because you will not let—I am assuming now the worst situation—and the Metropolitan Conference was successful in keeping you out of their area...

Mr. Stewart: No, we are not keeping them out. You just have to pick up a phone, Mr. Member, and you can call Metro or Diamond or otherwise, but it is a case of flagging a taxi.

Mr. Forrestall: In other words, it really does not matter very much what we recommend; it is going to be up to you and your ability to negotiate a peaceful settlement with the Metropolitan people before you will permit the establishment of a common stand at the airport.

[Interpretation]

les lieux. La seule chose qu'il peut faire, c'est de se présenter à la limite la plus rapprochée dans la région métropolitaine et ensuite essayer de cueillir un passager ou en obtenir un par le répartiteur à la radio. Il pourrait peut-être le faire car la limite d'Etobicoke comme vous l'avez vue d'après la carte, ne trouve pas très loin de l'aéroport. Plusieurs des grandes compagnies métropolitaines ont des emplacements ou un service de répartition par radio et par conséquent, ils ne voyagent pas à vide durant le parcours entier entre l'aéroport et mettons le Royal York.

M. Forrestall: Alors d'après vous, du point de vue légal, cela n'irait pas à l'encontre du bien public.

M. Stewart: Je crois que cela serait à l'avantage général du public.

M. Forrestall: Je m'excuse, je reviens mon ancien point. L'opinion à l'effet que vos règlements municipaux sont suffisamment bien établis et suffisamment clairs dans votre propre esprit que votre exercice ou que votre application du règlement municipal n'irait pas à l'encontre du bien public.

M. Stewart: Non, je ne crois pas que cela nuirait au bien public, monsieur le député car à moins d'avoir ces règlements municipaux et cette politique à l'égard de l'application du règlement municipal, il y a vraiment la jungle dans l'industrie du taxi. Ce n'est pas à l'avantage de ceux qui emploient les taxis d'avoir ce genre de situation. Il faut que l'exploitation soit appropriée avec des règlements et avec des politiques appropriées. Cela sert non seulement à l'avantage des propriétaires et des chauffeurs de taxis à la longue mais sans doute, à l'avantage de ceux qui emploient les taxis aussi.

M. Forrestall: En attendant, le voyageur est mal pris, car je prends comme exemple la pire situation, c'est-à-dire que la Conférence métropolitaine a réussi à vous interdire leur région...

M. Stewart: Non, nous ne les empêchons pas de venir dans notre région. Vous n'avez qu'à prendre le téléphone, M. le député, et vous pourrez téléphoner à Metro ou à Diamond. Ce dont il s'agit ici, c'est d'arrêter un taxi en cours de route.

M. Forrestall: Peu importe ce que nous recommandons, cela dépendra de la possibilité que vous aurez de négocier un règlement pacifique avec les gens de la région métropolitaine avant de permettre l'établissement d'un poste en commun à l'aéroport.

[Texte]

Mr. Stewart: Mr. Member, I am sure, with all the evidence that has been given to date and the evidence you are going to have in the future, that you are going to be aware of all sides of this question: the side of the Metro cabs, the side of the Mississauga cabs, the viewpoints of the municipalities; and without a doubt I am sure that you can give a decision that will be suitable to everyone.

Mr. Forrestall: You have just put me in an impossible position, you have put the Committee in an impossible position. In your opinion...

Mr. Stewart: I did not say when you could make that decision. It may not be a decision that you can make in the near future but I think it is possible for it to be worked out, sir.

Mr. Forrestall: We can make the decision in the next month or two, but our decision, if that is what we choose to do and the Department of Transport and the government decide would be done vis-à-vis the establishment of a common stand, is still as far as we could go. It would still be up to you; it would still be our final decision whether or not you would permit it.

Mr. Skoberg: That is after amalgamation.

Mr. Stewart: Any decision your Committee recommends is going to be taken with great seriousness by the Mississauga Council, and even if it does not suit them entirely, I am sure that they are going to see if they cannot do anything within their power to show sufficient co-operation, suggest things that may be made to amend your suggestions, so that it will be suitable for all. I think amendments can be made; I think things can be worked out, sir.

Mr. Forrestall: There will always be give and take.

Mr. Stewart: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Chappell.

Mr. Chappell: Mr. Stewart, is it rather common knowledge that it is expected the new regional government may be brought in by Mr. McKeough, the Minister of Municipal Affairs, next year, or is it hoped that this will take place?

Mr. Stewart: There have been so many rumours about regional government, sir, that I think regional government must come in. If

[Interprétation]

M. Stewart: Monsieur le député, je suis sûr qu'avec tous les témoignages que vous avez déjà reçus, et ceux que vous allez recevoir à l'avenir, que vous serez au courant des deux côtés de la médaille. Le point de vue des taxis métropolitains et aussi celui des taxis de Mississauga et celui des municipalités. Sans aucun doute, vous pourrez prendre une décision qui fera l'affaire de tout le monde.

M. Forrestall: Vous venez de me mettre dans une situation impossible et le comité aussi. D'après vous...

M. Stewart: Je n'ai pas dit quand vous devrez prendre cette décision. Ce n'est peut-être pas une décision que vous pourrez prendre dans un avenir rapproché, mais je crois que c'est possible d'en arriver à un arrangement.

M. Forrestall: Nous pourrions prendre la décision d'ici un mois ou deux, mais nous ne pourrions pas aller plus que notre décision, si c'est ce que nous décidons de faire et si c'est ce que le ministère des Transports et le gouvernement décident que nous devrions faire concernant l'établissement d'un poste en commun, car ce serait tout de même à vous, en dernière analyse, de décider si oui ou non vous le permettez.

M. Skoberg: Après le fusionnement.

M. Stewart: Toute décision qui sera prise par votre Comité sera étudiée très sérieusement par le conseil municipal de Mississauga. Et même si cela ne fait pas leur affaire, je suis sûr que le conseil verra s'il peut faire quoi que ce soit en son pouvoir pour manifester une collaboration, pour suggérer des choses qui peuvent vous mener à modifier vos suggestions pour que cela fasse l'affaire de tout le monde. Je crois qu'il est possible de faire des modifications; je crois qu'on peut en arriver à un arrangement.

M. Forrestall: Il faut que chacun y mette du sien.

M. Stewart: Oui monsieur.

Le président: M. Chappell.

M. Chappell: Monsieur Stewart, est-ce que c'est couramment connu que le nouveau gouvernement régional sera peut-être établi l'année prochaine par M. McKeough, le ministre des Affaires municipales, ou est-ce qu'on espère que cela va se faire?

M. Stewart: Il y a eu tellement de rumeurs au sujet d'un gouvernement régional, que j'ai l'impression que le gouvernement régional

[Text]

it is not next year, it must be the following year. My guess is that regional government will come in by next year.

Mr. Chappell: If it does, Peel would be united with Halton as a sort of metro government between Toronto and Hamilton with a population of perhaps 300,000?

Mr. Stewart: The population I think would be greater than that and the potential population very, very great because the Ontario Water Resources Commission are making arrangements for additional servicing of thousands of acres of land.

Mr. Chappell: And if it happens Mississauga will automatically include Port Credit and Streetsville, which are within the outer limits, bringing its total population to something over 150,000.

Mr. Stewart: Yes, sir, it has been recommended or rumoured that that is a very definite suggestion.

Mr. Chappell: Now, you have given us your interpretation of Ross versus The Queen that Metro cannot now pick up in Mississauga and vice versa, that Mississauga cannot pick up in Metro, and that Transport could not change that just because they happen to own the land as is the case with any other large owner, for example the Ontario government with the GO trains. Is that right?

Mr. Stewart: I would think that the Department of Transport, with the powers of the Crown, could change it. Yes, sir.

Mr. Chappell: The Department of Transport by the Province?

Mr. Stewart: I am suggesting that the Department of Transport, operating the Toronto International Airport, could make certain rules that would be...

Mr. Chappell: I am sorry. I did not make myself clear. As it stands now, you say your By-law would be paramount, that it would be applicable, and that just because the Department of Transport owns the land at the airport, would not change it.

Mr. Stewart: No, sir. It would not change our attitude towards our By-law, and the fact

[Interpretation]

doit être instauré sinon l'an prochain, au moins l'année suivante. Et d'après moi, je dirais que le gouvernement régional viendra d'ici l'an prochain.

M. Chappell: Et alors, dans ce cas-là, Peel serait fusionné avec Halton comme un genre de gouvernement métropolitain entre Toronto et Hamilton avec une population de peut-être 300,000 âmes?

M. Stewart: Je crois que la population serait plus grande que cela, et la population possible serait très grande car la Commission ontarienne des ressources en eau prend des dispositions pour desservir des milliers d'acres de terrain.

M. Chappell: Et alors, si cela devait se produire, Mississauga comprendrait automatiquement Port Credit et Streetsville qui se trouvent dans les limites extérieures ce qui ramènerait la population totale à un peu plus de 150,000.

M. Stewart: Oui monsieur. La rumeur veut que cette suggestion soit définitive.

M. Chappell: Vous nous avez donné votre interprétation de la décision de Ross contre la Couronne à l'effet que les taxis de la région métropolitaine n'ont pas le droit, à présent, de cueillir des passagers à Mississauga et l'inverse s'applique aux taxis de Mississauga, et que le ministère des Transports ne pourrait pas changer cela tout simplement parce qu'il est le propriétaire du terrain tout comme c'est le cas pour tout autre grand propriétaire comme, par exemple, le gouvernement de l'Ontario avec les trains GO.

M. Stewart: Je crois que le ministère des Transports, avec les pouvoirs de la Couronne, pourrait changer cela. Oui monsieur.

M. Chappell: Le ministère des Transports par la province?

M. Stewart: Je suggère que le ministère des Transports qui dirige l'aéroport international de Toronto pourrait édicter des règlements qui...

M. Chappell: Je m'excuse. Je ne me suis pas expliqué clairement. Telle que la situation actuelle existe, vous dites que votre règlement municipal aurait la primauté, qu'il s'appliquerait, et que tout simplement parce que le ministère des Transports est propriétaire du terrain de l'aéroport, cela ne changerait rien.

M. Stewart: Non monsieur, cela ne changerait pas notre attitude envers notre règlement

[Texte]

that we consider our By-law prohibits soliciting and pick-ups of fares.

Mr. Chappell: And is that the same legal opinion that you would give to Mississauga Council?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Chappell: And presumably they would follow it.

Mr. Stewart: They have been known to do other than accept my legal opinions, or recommendations.

Mr. Chappell: Do you expect them to be followed?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Chappell: What I am getting at is, if there is any attempt now to allow the Metro taxis to pick up at the airport in Mississauga, without being licensed by Mississauga, there's going to be a legal confrontation.

Mr. Stewart: There could be very definitely a legal confrontation, Mr. Chappell. However, it has been stated, by more than one member of Mississauga Council, as long as the Mississauga cabs had reciprocal pick-up privileges, within Metro, then maybe that would be sufficient to change the policy.

Mr. Chappell: The answer, then, would seem to have to lie in some reciprocal arrangement, whereas Metro could pick up at the airport, but there would have to be some assembly point downtown, where Mississauga cabs could go and pick up people, for the return trip to the airport.

Mr. Stewart: Yes, sir. A Mississauga cab is very much at a disadvantage. It has a long way to go from, say, the Royal York, or certain other areas within the centre of Metro, in fact, before it gets to the Mississauga boundary.

Mr. Chappell: In fact, they would be so disadvantaged by running one way, where the Metro drivers had two ways, it would be very tempting for a Mississauga driver to become a Metro driver. That is where he splits; they quite often split half the take, for the drivers to move over to Metro.

Mr. Stewart: Yes. I think you are right. However, it is very difficult for him to move

[Interprétation]

municipal et le fait que nous estimons que le règlement municipal empêche la sollicitation et la cueillette des clients.

M. Chappell: Est-ce la même opinion légale que vous donneriez au conseil municipal de Mississauga?

M. Stewart: Oui monsieur.

M. Chappell: Et je suppose qu'ils suivraient cette décision.

M. Stewart: Ils n'ont pas toujours accepté mes recommandations, mes opinions légales.

M. Chappell: Vous attendez-vous qu'ils les suivent?

M. Stewart: Oui monsieur.

M. Chappell: Voici où je veux en venir s'il y avait tentative à l'heure actuelle de permettre aux taxis métropolitains de faire la cueillette à Mississauga sans avoir un permis de Mississauga, il y aurait une confrontation.

M. Stewart: Il pourrait certainement y avoir une confrontation légale. Toutefois, il a déjà été dit par plus d'un membre du conseil municipal de Mississauga que pourvu que les taxis de Mississauga aient les mêmes privilèges réciproques de cueillette dans la région métropolitaine, qu'il serait peut-être suffisant de changer la politique.

M. Chappell: Alors il semble que la réponse réside dans un arrangement réciproque pour permettre aux taxis métropolitains d'aller cueillir des voyageurs à l'aéroport, mais il devrait y avoir un point d'assemblage dans le centre de la ville où les taxis de Mississauga pourraient prendre des gens pour le voyage de retour à l'aéroport.

M. Stewart: Oui monsieur, car un taxi de Mississauga est vraiment désavantagé. Il a bien loin à aller, mettons du Royal York ou de certains autres endroits au cœur de la région métropolitaine avant d'arriver à la limite de Mississauga.

M. Chappell: En fait, il y aurait pour eux un tel désavantage pour un voyage à un sens. Là où les chauffeurs de la région métropolitaine auraient les avantages dans les deux sens, serait très tentant pour un chauffeur de taxi de Mississauga de devenir un chauffeur métropolitain. On partage souvent la cueillette pour tenter les chauffeurs de Mississauga de s'établir dans la région métropolitaine.

M. Stewart: Oui je le crois, toutefois, il est très difficile pour lui de venir dans la région

[Text]

over to Metro, where the licences are restricted.

Mr. Chappell: No, I mean as a driver. He could go over as a driver, splitting the take, because it would be more profitable to split takes to the airport, being paid both ways instead of only one way.

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Chappell: I want to talk to you briefly about the Air Terminal Transport. You have told us they have a fleet for four cars and a brokerage for 80. Now, they can take on individuals into the brokerage, and gradually increase it. Right?

Mr. Stewart: Individual owners?

Mr. Chappell: Yes.

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Chappell: I understand that it is common knowledge, that most of the brokerage firms now in Mississauga have a term in the contract, that those individuals cannot work for any other taxi brokerage in Peel, or in Mississauga, for so many years, if they leave.

Mr. Harrison: Yes, that is correct, sir.

Mr. Chappell: Right. And it is also common knowledge they paid \$1,000 to \$1,500 to join that brokerage firm. I see Mr. Harrison nodding, yes.

Mr. Harrison: That is correct.

Mr. Chappell: Then, would you agree with me that Air Terminal could generate applications, to join them in their brokerage?

Mr. Stewart: I think that is correct, sir.

Mr. Chappell: And, if somebody from one of the existing brokerages left, first of all, he would be breaching the covenant in his contract, and he would lose his \$1,000 or \$1,500 which he had paid in.

Mr. Stewart: He may want to sell it, and change from operating within a brokerage such as Peel Taxi, or Cooksville Taxi, sell out, and make an arrangement with Air Terminal Transport.

Mr. Chappell: Here is what is bothering me about the Air Terminal, and generally I think they are quite good, but I think this situation is most dangerous to the Mississauga drivers,

[Interpretation]

métropolitaine où le nombre de permis est restreint.

M. Chappell: Non, je veux dire comme chauffeur. Il pourrait y aller comme chauffeur, tout en partageant sa cueillette, car c'est plus payant d'agir ainsi en allant à l'aéroport, puisqu'il se fait payer dans les deux sens, plutôt que dans un sens seulement.

M. Stewart: Oui monsieur.

M. Chappell: Je veux vous parler brièvement de la compagnie *Air Terminal Transport*. Vous nous avez dit qu'elle avait une équipe de 4 voitures et un permis d'agence pour 80 voitures. Ils peuvent prendre des individus dans l'agence et l'agrandir graduellement. C'est vrai?

M. Stewart: Les propriétaires individuels?

M. Chappell: Oui.

M. Stewart: Oui monsieur.

M. Chappell: Je crois comprendre que la plupart des agences dans Mississauga ont une disposition dans leur contrat à l'effet que s'ils quittent l'agence ces particuliers ne peuvent pas travailler pour d'autres agences dans Peel, ou dans Mississauga, pour un certain nombre d'années.

M. Harrison: Oui, c'est exact.

M. Chappell: Bon. Et l'on dit aussi qu'ils paient 1,000 à 1,500 dollars pour faire partie de cette agence. Je vois que M. Harrison indique oui de la tête.

M. Harrison: C'est exact.

M. Chappell: Et alors, est-ce que vous seriez d'accord avec moi qu'*Air Terminal Transport* pourrait émettre des demandes pour faire partie de leur agence?

M. Stewart: Je crois que c'est exact, monsieur.

M. Chappell: Et si quelqu'un d'une agence actuelle partait, tout d'abord il irait à l'encontre de son contrat, et ensuite il perdrait les 1,000 ou 1,500 dollars qu'il aurait investis.

M. Stewart: Il pourrait peut-être vouloir le vendre et au lieu de continuer son exploitation à l'intérieur d'une agence comme Peel Taxi, ou Cooksville Taxi, s'arranger avec *Air Terminal Transport*.

M. Chappell: Voici ce qui me préoccupe au sujet d'*Air Terminal Transport*. En général, la compagnie est assez bonne, mais je crois que la situation est très dangereuse pour les

[Texte]

at it is unlikely Air Terminal would encourage many applications to go from Peel Taxi, or Cooksville Taxi, because they are under contract and could get involved in a lawsuit, if they jumped brokerage firms.

Secondly, they would lose their deposits. Thirdly, they would have to pay Air Terminal, would they not, \$1,500 to \$2,000 to join their brokerage.

Mr. Stewart: I have no idea of what rates Air Terminal Transport, would charge, or do charge. They may charge much less, I have no idea; or they may charge more. I understand that these charges are related to the services that are given: offices, dispatchers, radio equipment, and so on.

Mr. Chappell: Do you agree that, if they do generate new drivers to join them as they would, they could generate applications, to get new drivers to join them, bringing their total up to 80?

Mr. Stewart: They could generate more licences.

Mr. Chappell: Yes. If they do, that would certainly disadvantage the existing drivers in Mississauga, at this time.

Mr. Stewart: It could provide more cabs with Mississauga licences and, perhaps, reduce the amount of business per cab.

Mr. Chappell: Certainly, it would be easier for Air Terminal to favour their own company by stimulating calls to them, rather than outsiders.

Mr. Stewart: Yes.

Mr. Chappell: Those are all my questions. Thank you. Mr. Chairman, if I might mention one other point. Perhaps this witness cannot help us, but I think it might be relevant to the whole discussion. I have often called taxis to pick me up. The plane is 15 minutes late. The taxi cannot hang around; he gets into trouble if he does, there is not any place. There seem to be many business people who would like to call the company with whom they have a credit card. If there could be a place set aside, for those taxis to wait while they get our baggage, and get off the plane, many of us would like to take advantage of calling our own particular favourite company.

[Interprétation]

chauffeurs de taxi de Mississauga. Je crois que ce soit très peu probable qu'*Air Terminal Transport* pourrait encourager beaucoup de chauffeurs de taxi de transférer de Peel Taxi, ou de Cooksville Taxi, car ils iraient à l'encontre de leur contrat et pourraient faire l'objet de poursuites s'ils changeaient de compagnie.

Deuxièmement, ils perdraient leur dépôt. Troisièmement, il faudrait qu'ils paient *Air Terminal Transport* de 1,500 à 2,000 dollars pour faire partie de leur agence.

M. Stewart: Je n'ai aucune idée des taux qu'*Air Terminal Transport* fixerait. Ils pourraient peut-être demander beaucoup moins, ou beaucoup plus. Je n'en ai aucune idée. Je crois que ces frais se rapportent aux services qui sont offerts: les bureaux, les répartiteurs, l'équipement de radio, etc.

M. Chappell: Êtes-vous d'accord alors que s'ils convainquent de nouveaux chauffeurs de se joindre à eux tout comme ils pourraient le faire, ils pourraient émettre des demandes pour que de nouveaux chauffeurs se joignent à eux, pour en arriver au chiffre de 80?

M. Stewart: Ils pourraient émettre plus de permis.

M. Chappell: Oui. Si cela arrivait, ce serait au désavantage des chauffeurs existants de Mississauga, à l'heure actuelle.

M. Stewart: Cela donnerait plus de taxis avec les permis de Mississauga, et peut-être que cela réduirait les affaires que ferait chaque taxi individuel.

M. Chappell: Ce serait plus facile pour *Air Terminal* de favoriser sa propre compagnie en stimulant des appels à sa propre compagnie plutôt qu'à celles de l'extérieur.

M. Stewart: Oui.

M. Chappell: C'est tout. Merci. Monsieur le président, si je puis mentionner un autre point. Le témoin ne pourra peut-être pas nous aider mais je crois que cela sera pertinent pour la discussion dans son ensemble. J'ai souvent demandé un taxi de venir me chercher. Lorsque l'avion est en retard de 15 minutes, le taxi ne peut attendre, car il n'y a pas de place pour lui. Il semble qu'il y a beaucoup d'hommes d'affaires qui aimeraient téléphoner à la compagnie avec laquelle ils ont une carte de crédit. Si seulement il y avait un emplacement où ces taxis-là pouvaient attendre en attendant que nous ayons nos bagages, ou que nous puissions descendre

[Text]

But, right now, there is not any place for those taxis to sit and wait for us.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président, mes questions ont été posées.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be very brief. Under your By-law, Mr. Stewart, do you have, I believe By-law No. 7936, three classifications? You have drivers, you have your owners, and your brokers. Is this correct?

Mr. Stewart: That is correct.

Mr. Trudel: You have stated, I believe, Mr. Chairman, that you have 200 cabs, and approximately 435 drivers. How many brokerages would you have?

Mr. Stewart: Four brokerages, sir.

Mr. Trudel: During the previous answers that you gave, you mentioned that you had another broker who was also licensed to operate 80 cabs. You have this one here which was mentioned, ATT, had 80 cabs as well. What would be the number of cabs that the other two are allowed?

Mr. Harrison: They are all limited to 80.

Mr. Trudel: They are all limited to 80. Therefore, we are now talking about 320 possible permits. Is that correct?

Mr. Harrison: That is correct.

Mr. Trudel: If they exercised the rights they now have, you could have 120 more cabs, within your confines?

Mr. Stewart: You could have even more, sir...

Mr. Trudel: Or more.

Mr. Stewart: ...if there were applications. There are no restrictions on applications for a cab ownership-licence, other than that he be a driver for three months, and be of proper character. There are 200 now; you could have 300, 400, any amount. The brokerages can only operate as a brokerage for up to 80.

Mr. Trudel: Fine. In other words, you could have over 300 cabs, plus all the other

[Interpretation]

de l'avion, car plusieurs parmi nous voudrions pouvoir téléphoner à notre propre compagnie. Mais à l'heure actuelle il n'y a pas de place où ils peuvent rester et nous attendre.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Thank you, Mr. Chairman but my questions have already been asked.

Le président: M. Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref. En vertu de notre règlement municipal numéro 79-36, monsieur Stewart, avez-vous trois classes? Il y a les chauffeurs, les propriétaires, et les agents. Est-ce exact?

M. Stewart: C'est exact.

M. Trudel: Et vous avez dit, je crois, que vous aviez environ 200 véhicules et 435 chauffeurs. Combien d'agences avez-vous?

M. Stewart: Quatre agences, monsieur.

M. Trudel: Au cours des réponses antérieures, vous avez mentionné que vous aviez une autre agence qui avait aussi un permis pour exploiter 80 taxis. Vous avez A.T.T., qui a aussi un permis pour 80 voitures. Quel serait le nombre de taxis permis pour les deux autres?

M. Harrison: Ils sont tous limités à 80.

M. Trudel: Ils sont tous limités à 80. Par conséquent nous parlons de la possibilité de 320 permis. Est-ce exact?

M. Harrison: C'est exact.

M. Trudel: Et s'ils voulaient tous exercer les droits qu'ils ont à l'heure actuelle, vous pourriez avoir 120 taxis en plus?

M. Stewart: Vous pourriez en avoir même plus...

M. Trudel: Ou plus.

M. Stewart: ...s'il y avait des demandes. Il n'y a pas de restriction sur le nombre de demandes pour obtenir le permis de propriétaire de taxis autre que la personne qui fait la demande doit être un chauffeur depuis trois mois, et être de bon caractère. Il y en a 200 à l'heure actuelle. Vous pourriez en avoir 300, 400, n'importe quel montant. Les agences ne peuvent opérer comme agences que jusqu'à 80 seulement.

M. Trudel: Bon, alors nous pourrions avoir plus de 300 taxis, en plus de tous les autres

[Texte]

independent owners who could apply, and fulfil the requirements. This could be so.

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Trudel: So there has been no limitation in that respect.

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Trudel: Have you had complaints, regarding the service, or the licensing operations, that you now perform in your town?

Mr. Stewart: I would have to ask Mr. Harrison to answer that question.

Mr. Harrison: Complaints?

Mr. Trudel: Complaints as to certain limitations which you have been imposing, that would be curtailing the service that is now being performed, within the boundaries of your municipality?

Mr. Harrison: We have had requests from Peel Taxi Limited, claiming they are the oldest licensed brokerage, and are limited to 80 cabs, along with other brokerages which do not have that many cabs on the road now. We worked out a formula so that even 80 cab limitation is not final; if a brokerage company can show through their run-sheets that they cannot provide a service with the 80 cars they have licensed, they can add on cars for a number of extra calls that they get, over a period of two months.

Mr. Trudel: Fine. We have heard previous witnesses mention infractions of pick-ups that you and Mr. Stewart were defining. With these infractions, would the legal procedure take place under your present by-laws? The pick-up of passengers I understand is now being patrolled by the RCMP. Would that come under their jurisdiction or your by-law 79-36?

Mr. Stewart: Mr. Harrison has mentioned that there would be difficulty in enforcing our by-law within the airport. In other words, there is difficulty in going on private property of that size to try to enforce our by-laws—to suggest, for instance, to a metro cab that he should not pick up. However, we certainly try to enforce our by-laws in other areas as much as we can. As you can realize, it is a difficult job of policing. To police it properly would require a great number of inspectors from our licensing department and it is impossible to have a great number of inspectors. But these policies and requirements are reasonably well known within the industry and if a

[Interprétation]

propriétaires indépendants qui pourraient faire la demande, à condition qu'ils rencontrent les exigences. Ce serait possible.

M. Stewart: Oui, c'est exact.

M. Trudel: Il n'y a pas eu de limite dans ce sens.

M. Stewart: Non, monsieur.

M. Trudel: Avez-vous eu des plaintes au sujet du service ou du système d'octrois de permis dans votre ville à l'heure actuelle?

M. Stewart: Il faudrait que je demande à M. Harrison de répondre à la question.

M. Harrison: Des plaintes?

M. Trudel: S'il y a des plaintes quant aux limites que vous avez imposées et qui restreindraient le service accompli à l'heure actuelle dans les limites de votre municipalité?

M. Harrison: Nous avons eu des demandes de la *Peel Taxi Limited* prétendant qu'ils sont l'agence la plus ancienne et qu'ils sont limités à 80 taxis, ainsi que les autres agences qui n'ont pas autant de taxis en exploitation à l'heure actuelle. Alors la formule que nous avons définie prévoit 80, mais ce n'est pas définitif. Si une agence peut nous indiquer d'après leurs rapports qu'il est impossible de fournir le service avec leurs 80 véhicules, ils peuvent en ajouter suivant le nombre d'appels qu'ils ont au cours d'une période de deux mois.

M. Trudel: Nous avons entendu d'autres témoins qui ont mentionné les infractions commises quant aux cueillettes que vous et M. Stewart avez définies. Est-ce que les contrevenants tombent sous le coup de vos règlements? Il semble bien que la Gendarmerie royale patrouille désormais le secteur où se fait la cueillette; est-ce en vertu de votre règlement 79-36?

M. Stewart: M. Harrison a dit qu'il serait difficile d'appliquer notre règlement municipal dans l'enceinte de l'aéroport. Autrement dit, on ne peut guère pénétrer dans une propriété privée de cette envergure pour y appliquer notre règlement municipal, et interdire à un taxi métropolitain de faire la cueillette là. Toutefois, nous faisons de notre mieux pour appliquer nos règlements municipaux dans d'autres secteurs. Vous comprendrez aisément qu'il est bien difficile d'essayer de faire la surveillance appropriée; il nous faudrait mobiliser un grand nombre d'inspecteurs de notre service de délivrance de permis et nous sommes loin d'avoir les effectifs requis. Mais, ces

[Text]

Metro cab is in the habit of picking up within the Mississauga area, we generally find out about it one way or another after a period of time.

Mr. Trudel: This was not the intent of my question, Mr. Chairman. Witnesses have mentioned that there were summonses received for infractions that there being policed by—I believe the RCMP was mentioned. Were the charges that were laid laid under your by-laws?

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Trudel: They were not. I believe that in the 1955 judgment you have mentioned, the Gray case revolved around private property only. Are you at the present time supplying services for this private property, the airport, such as water?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Trudel: And other services as well?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Trudel: For which you are now being paid?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Trudel: In other words, you are performing services for this private property the same as you would for any other landowner in your municipality?

Mr. Stewart: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Trudel, before the reporters leave, I think we may have to change our plans for today. We had planned to visit the airport this afternoon but I wonder if the Committee would agree to sit this afternoon instead of taking this tour because we have three more briefs to hear and I would hate to leave Toronto without hearing them.

Would the Committee agree to sit this afternoon instead of going on a tour of the airport?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So I would like the press to know that instead of going to the airport we will be sitting here at 2 o'clock.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, could you indicate who the witnesses will be this afternoon?

[Interpretation]

politiques et ces exigences sont assez bien connues de l'industrie et si un taxi métropolitain s'avise de prendre des voyageurs dans la région de Mississauga, nous finissons toujours par l'apprendre, en règle générale.

M. Trudel: Ce n'était pas l'objet de ma question, monsieur le président. J'aimerais savoir en réalité ce qu'il en est des infractions qu'ont mentionnées des témoins pour lesquelles il y a eu des contraventions dressées par la Gendarmerie, semble-t-il. Ces contraventions ont-elles été dressées aux termes de vos règlements?

M. Stewart: Non, monsieur.

M. Trudel: Non, il n'en est rien. Le jugement dont vous parlez date de 1955 et porte, je crois, strictement sur la propriété privée. Est-ce que vous assurez à l'heure actuelle des services sur cette propriété privée, en l'occurrence l'aéroport—je songe notamment à l'eau?

M. Stewart: Oui, monsieur.

M. Trudel: D'autres services?

M. Stewart: Oui.

M. Trudel: Qui sont payants?

M. Stewart: Oui, monsieur.

M. Trudel: De sorte que vous assurez à ces propriétés privées les services que vous fournissez à n'importe quel autre propriétaire de la municipalité?

M. Stewart: C'est exact.

Le président: Monsieur Trudel, avant que les journalistes ne partent, je pense qu'il conviendrait peut-être de modifier notre emploi du temps aujourd'hui. Nous devons visiter l'aéroport cet après-midi, mais je me demande si les membres consentiraient à siéger et à annuler cette visite, vu que trois autres mémoires nous seront communiqués et je tiendrais à en prendre connaissance. Le Comité convient-il de renoncer à la visite de l'aéroport pour siéger cet après-midi?

Des voix: D'accord.

Le président: Que les journalistes notent bien que cet après-midi au lieu de visiter l'aéroport nous siégerons dès 2 heures. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, pourriez-vous nous dire quels témoins nous entendrons, cet après-midi?

[Texte]

The Chairman: This afternoon we have the Metropolitan Toronto Taxicab Conference and we have the Teamsters Union Local 3521. So far we have two and we still have two from yesterday who might appear this afternoon. If they do, they have a very, very short brief.

I am sorry, Mr. Trudel, that I interrupted you.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I have one last question. Should this Committee recommend the common stand, the cabs under the existing by-law which could be operating out of that common stand would only be, in your interpretation—in this I stand to be corrected, Mr. Chairman—the cabs which now own Mississauga licences?

Mr. Stewart: Yes, sir.

Mr. Trudel: To change this you would require an amendment to the existing by-laws either under the provincial board or the municipal board?

Mr. Stewart: Our by-law would have to be changed, sir.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gilbert.

Mr. Gilbert: Mr. Chairman, Mr. Stewart indicated that there is no ceiling on the licensing of taxi cabs in Mississauga as a general statement and set forth the number of cabs that had been licensed in brokerages and so forth. That means that a person or a partnership or a corporation can apply for a licence. Is that right?

Mr. Stewart: Yes, sir. An individual is required to be a driver for at least three months in Mississauga before he can apply for a cab ownership licence.

Mr. Gilbert: Is there any restriction with regard to the number of licences that a person or a partnership or a corporation can hold?

Mr. Stewart: The fleet owner's ceiling is four. In other words, an ownership that is called a fleet ownership has a restriction of four.

Mr. Gilbert: Do you have a company by the name of Arrow Taxi operating in Mississauga?

[Interprétation]

Le président: Nous aurons donc le *Metropolitan Toronto Taxicab*, le syndicat régional des *Teamsters*. Avec les deux d'hier, cela fait quatre témoignages en tout: s'ils viennent, ce seront deux mémoires très brefs.

Je m'excuse, monsieur Trudel, de vous avoir interrompu.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais une dernière question à poser. Si ce Comité proposait d'aménager un poste commun de taxis, en vertu du règlement en vigueur, les taxis qui pourraient attendre en file à ce poste suivant votre interprétation—veuillez me reprendre si je me trompe, monsieur le président—ce seraient ces taxis qui sont détenteurs de permis émis à Mississauga?

M. Stewart: Oui, monsieur.

M. Trudel: Pour changer cet état de choses, il faudrait que l'Office provincial ou municipal apporte un amendement au règlement actuel.

M. Stewart: En effet.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gilbert.

M. Gilbert: Monsieur le président, M. Stewart a indiqué qu'en règle générale il n'y a pas de maximum quant au nombre de permis de taxi émis à Mississauga et il a donné le nombre de taxis et de permis d'agence, ce qui signifie qu'un particulier ou des associés peuvent demander un permis n'est-ce pas?

M. Stewart: Oui, monsieur. Le postulant doit avoir conduit pendant trois mois au moins dans la municipalité de Mississauga, avant de déposer une demande de permis de propriétaire de taxi.

M. Gilbert: Est-ce qu'il y a une limite au nombre de taxis et de permis d'agence, ce qui ciés ou une société peuvent obtenir?

M. Stewart: La limite est de quatre taxis.

M. Gilbert: Y a-t-il une compagnie sous le nom de *Arrow Taxi* à Mississauga?

[Text]

Mr. Stewart: Yes, we do.

Mr. Gilbert: By whom is Arrow Taxi owned and operated?

Mr. Stewart: I would have to ask Mr. Harrison to give that information.

Mr. Harrison: By Air Terminal Transport. They own that licence.

Mr. Gilbert: So that they not only have a licence for four cabs but also own licences on other cab operations. Is that what you are telling me?

Mr. Harrison: They have a fleet licence which limits them to four cars on the road under their own name. They also have a broker's licence which permits them to provide services for up to 80 cabs that could be independently owned.

Mr. Gilbert: Is the condition that they be independently owned? That is really the crux of the matter.

Mr. Harrison: There is only a maximum of four.

Mr. Gilbert: By Air Terminal Transport?

Mr. Harrison: Yes. They are limited to four cab ownerships—four cars; a fleet licence limited to four cars. But they could also have Mr. Stewart come in with his four cars and my four cars and your four cars and operate under the brokerage licence and provide us with services that we do not have. But they cannot put 80 cars on in their own name as such.

Mr. Gilbert: I see. That clears up that point, Mr. Harrison.

With regard to the infractions of your by-law, By-law 79-36, you say that when there is an infraction at the airport, the charge is not laid under By-law 79-36. What section does this fall under?

Mr. Stewart: We have not been laying charges for things that happen out at the airport. Again, Mr. Member, it is a case of having enough inspectors, having enough policemen and doing what is reasonable. We consider that the airport and the Department of Transport and the government are operating that in a particular manner and they, in policing pick-ups and solicitation of cabs standing out there, have a right to do that.

Mr. Gilbert: All I am really asking is what act and what section of the act are the RCMP acting under when they lay a charge?

[Interpretation]

M. Stewart: Oui.

M. Gilbert: Qui en est le propriétaire?

M. Stewart: M. Harrison va vous le dire.

M. Harrison: C'est Air Terminal Transport. Ils sont les détenteurs des permis.

M. Gilbert: Ils n'ont pas simplement un permis de chauffeurs de taxis, mais aussi ils sont les détenteurs d'un permis pour une autre opération de taxis. Est-ce exact?

M. Harrison: Ils ont un permis qui leur permet d'exploiter quatre taxis. Ils ont aussi un permis d'agence qui leur donne l'autorisation d'assurer les services jusqu'à 80 taxis qui peuvent être propriété indépendante.

M. Gilbert: Est-ce bien la condition voulant que ce soit propriété indépendante serait juste? C'est ce que je voudrais savoir.

M. Harrison: Il n'y a qu'un maximum de quatre taxis.

M. Gilbert: Vous voulez dire pour Air Terminal Transport?

M. Harrison: Oui. La compagnie ne peut posséder plus de quatre taxis. C'est tout ce qu'elle peut avoir en vertu du permis. Cependant, si M. Stewart avait quatre taxis, moi quatre et vous quatre autres, la compagnie nantie d'un permis d'agence pourrait assurer les services que nous n'avons pas, mais elle ne saurait faire circuler 80 voitures sous son nom.

M. Gilbert: Je vois, merci. Cela règle la question, monsieur Harrison.

Maintenant, pour ce qui est des infractions, à votre règlement 79-36, vous dites que lorsqu'une infraction est commise à l'aéroport, les poursuites ne sont pas faites en vertu du règlement 79-36; en vertu de quel article est-ce alors?

M. Stewart: On n'intente pas de poursuites lorsque ça se produit à l'extérieur de l'aéroport. Il s'agit d'avoir suffisamment d'inspecteurs et de policiers pour assurer une surveillance adéquate. Nous estimons que l'aéroport et le ministère des Transports, ainsi que le gouvernement, opèrent comme ils l'entendent et ils ont le droit de surveiller la cueillette des voyageurs, la sollicitation et le poste.

M. Gilbert: En vertu de quelle loi et de quel article de la loi la Gendarmerie royale du Canada exerce-t-elle cette surveillance?

[Texte]

Mr. Stewart: I have no idea, sir. It is not under our by-law.

Mr. Gilbert: It is not under your by-law.

Mr. Stewart: No, sir.

Mr. Gilbert: Have you any knowledge of how many charges have been laid by the RCMP in any one year?

Mr. Stewart: It is not part of our business.

Mr. Gilbert: You say it is not part of your business? Mr. Stewart, as you say, you police the barbers and the plumbers and all the other...

Mr. Stewart: We license them.

Mr. Gilbert: You license them.

Mr. Stewart: And we have the Board of Health inspect them.

Mr. Gilbert: You also inspect them and yet you play no part in the policing of the cab operators at the airport. That is what you say. In other words, you impose upon the RCMP the duty to police without making any financial contribution whatsoever.

Mr. Stewart: The RCMP have been policing and that has been their policy in the past. Perhaps we need to be in a position to get in there to police. We are not really a policing authority. We do not want to be regarded as a policing authority. We would license; we would lay down the rules and if there are infractions of the by-law, we try to see that they are upheld, but our basic job is not policing. I think the whole history of the airport has shown that they have been doing their policing. They have been upholding perhaps the requirements of the agreement between the Crown and Air Terminal Transport.

Mr. Gilbert: What you are really saying is that you want the protection of your by-laws without the requirement of policing or without the requirement of contributing to the financing of the policing. Is that what you are saying?

Mr. Stewart: Well, I could say this, Mr. Gilbert, we are contributing indirectly in many ways because what we get in lieu of taxes from the airport certainly is not what we get in actual taxes. What we are giving them in service is not what, perhaps, certain other individuals or companies would pay.

Mr. Gilbert: That is all, Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Stewart: Je n'en sais rien. Ce n'est pas en vertu de notre règlement.

M. Gilbert: Pas en vertu de votre règlement.

M. Stewart: Non.

M. Gilbert: Pourriez-vous nous dire combien de poursuites la Gendarmerie est-elle appelée à intenter en un an?

M. Stewart: Ça ne nous regarde pas.

M. Gilbert: Vous dites que ça ne vous regarde pas. Il est vrai, remarquez, que vous surveillez les coiffeurs, les plombiers et autres corps de métier.

M. Stewart: Nous leur délivrons des permis.

M. Gilbert: Très bien.

M. Stewart: Et la Division de l'hygiène assure l'inspection.

M. Gilbert: Vous faites l'inspection et cependant vous n'exercez pas de surveillance pour ce qui est des taxis opérant à l'aéroport. C'est ce que vous me dites. En d'autres termes, vous vous en remettez à la Gendarmerie sans apporter une contribution financière?

M. Stewart: La Gendarmerie s'en charge depuis longtemps. Peut-être devrions-nous le faire nous-mêmes, mais nous ne sommes vraiment pas une autorité policière. Nous n'en voulons pas. Nous délivrons des permis, nous édictons des règlements et s'il se commet des infractions, nous essayons de faire respecter ces règlements, mais nous ne sommes pas là pour gendarmier. Je pense que vous vous êtes rendus compte que les autorités de l'aéroport se chargent de la surveillance. Elles n'ont fait sans doute qu'appliquer les dispositions de l'entente intervenue entre la Couronne et Air Terminal Transport.

M. Gilbert: Cela revient à dire que vous voulez faire respecter votre règlement sans avoir à exercer la surveillance que cela requiert et sans contribuer financièrement à cette surveillance. Est-ce bien ça?

M. Stewart: Oui, mais je dois vous dire, monsieur, que nous contribuons indirectement de bien de façons, car la taxe d'aéroport que nous percevons est loin de correspondre à ce que nous toucherions sous forme de taxes municipales. Les services que nous assurons.

M. Gilbert: Ce sera tout, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I just wanted to ask Mr. Stewart if he has any documented proof of harassment by the RCMP of Mississauga cabs at the International Airport, and if so, to what extent?

Mr. Harrison: Might I answer that? From our own licensed cab operators within the Town of Mississauga, we have had very, very small problems, practically no problems with the RCMP in the airport. As long as these cabs do what they are supposed to in the airport they do not have any problem. You will find that most of the problems in the airport are the cabs cruising around in the parking lots, around the ramps looking for fares and parking in restricted places. I do not think it is because they are picking up fares so much but they do not adhere to regulations within the airport and that is where the RCMP come into the picture. They are in violation of regulations within the airport as set down by the Department of Transport.

Mr. Skoreyko: Mr. Harrison, evidence given before this Committee yesterday indicates that harassment is quite common and, indeed, you do not have to go as far as you have. That is to say the cabbies would only be fined or ticketed for cruising around the airport looking for a pick-up. One of the submissions made yesterday indicated to this Committee that if a cabbie dropped a passenger off and did not immediately proceed out of the airport grounds by way of the shortest route he could be subjected to ticketing and indeed some of them have. Are your cabs not?

Mr. Harrison: That is under the jurisdiction of the Department of Transport; that is not under our by-law.

Mr. Skoreyko: Oh, no. I am not specifically talking about the by-law. The question asked you initially was: "Do you have documented proof or any indication at all of the extent to which the RCMP at the airport have harassed drivers from your town?"

Mr. Harrison: Very little complaint from our own licensed cab operators about the RCMP to our office. They might have had problems there but they have not reported them to us.

Mr. Stewart: I might say, Mr. Skoreyko, that any individual who drives in and drops off passengers is going to be asked to move. I may go to the airport to drop off relatives or friends, but I cannot just stand there for any

[Interpretation]

Le président: M. Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Stewart s'il a des preuves écrites pour ce qui est de la surveillance serrée qu'exercerait la Gendarmerie royale sur les taxis à l'aéroport international. Qu'en est-il exactement?

M. Harrison: Permettez-moi de répondre. Pour ce qui est des taxis dans la municipalité de Mississauga, nous avons très peu de problèmes, et pratiquement aucun problème avec la Gendarmerie à l'aéroport. Dès l'instant que les taxis se conforment au règlement il n'y a pas de problèmes. La plupart des difficultés sont créées par les taxis en maraude qui circulent dans le parc de stationnement, aux abords des rampes, à la recherche de clients et qui stationnent dans les secteurs réservés. La Gendarmerie intervient non pas parce qu'ils sont en maraude, mais parce qu'ils enfreignent le règlement dans l'enceinte de l'aéroport. Ils contreviennent au règlement établi par le ministère des Transports.

M. Skoreyko: Monsieur Harrison, les témoignages que nous avons entendus hier indiquent que la Gendarmerie harcèle assez souvent les taxis et que ça se passe tout à fait comme vous présentez les choses. Selon vous, les taxis s'exposent à des contraventions s'ils circulent en maraude dans l'aéroport. Nous avons appris hier que si un taxi déposait un client à l'aéroport et ne quittait pas immédiatement les lieux par le chemin le plus court, il risquait d'avoir une contravention: ce qui est arrivé dans bien des cas. Qu'en est-il de vos taxis?

M. Harrison: Cela relève de la compétence du ministère des Transports et non pas de notre règlement.

M. Skoreyko: Mais je ne parle pas de votre règlement. Je vous demande simplement ceci: avez-vous des preuves du fait que la Gendarmerie ait harcelé les chauffeurs de taxis de Mississauga, à l'aéroport.

M. Harrison: Nous n'avons eu que très peu de plaintes de la part de nos chauffeurs de taxis à ce sujet. Ils ont peut-être eu des problèmes, mais ils ne nous ont rien dit.

M. Stewart: Je vous dirai, monsieur Skoreyko, que quiconque vient déposer des voyageurs à l'aéroport est prié de circuler rapidement. Moi-même je peux conduire des amis ou des parents à l'aéroport, mais il me faudra

[Texte]

length of time because there just is not sufficient room. You just cannot block up the normal passages. Every second I stay there, every minute I stay there, I am blocking John Jones from coming in.

Mr. Deakon: They did not bother me.

Mr. Skoreyko: I have a letter here from a Clifford Tauer, Cab No. 1134, a metro cab. He said:

After discharging my passenger at the Departure level, I proceeded down the ramp to the arrivals, where I saw some people waiting. I asked who phoned for a Diamond Taxi, and 3 persons answered in the affirmative, whereupon I started to load the luggage. At this time the Airline Service Dispatcher opened my front door, and told me I could not take these people as they had not telephoned our Company. I again re-affirmed with one of the gentlemen and he reconfirmed phoning Diamond.

I then left with my three passengers. About $\frac{1}{2}$ mile outside the Airport, a R.C.M.P. Police Cruiser stopped me and the Constable asked my passengers if they had telephoned for my cab.

Does this not happen with the Mississauga cabs at all?

Mr. Harrison: Not to my knowledge.

Mr. Skoreyko: Thank you, Mr. Harrison.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I was rather interested in Mr. Stewart's remark with regard to the fact that he, himself, could not stand there for any length of time. I know this has happened in the case of my wife coming to meet me sometimes. She has been told by the Mounted Police that she could only stay there a certain length of time. This has happened on occasion when the airplane which I had made arrangements for her to meet might have been half an hour late. She either had to go upstairs and park or keep circling. Probably this is the rule and I suppose it has to be obeyed because the place would be cluttered with wives and people waiting for members to get off the plane.

With regard to your licensing, apparently your way of operating is quite different from that of the City of Toronto, you do not have a waiting list of applicants for licences?

Mr. Stewart: No, sir.

[Interprétation]

circuler bien vite pour ne pas créer d'encombrement; on ne peut simplement pas bloquer la circulation. Il suffit que je reste un instant pour boucher le passage à quiconque sera derrière moi.

M. Deakon: Je n'ai pas eu d'ennuis de ce côté.

M. Skoreyko: J'ai là une lettre d'un certain Clifford Tower, taxi n° 1134, taxi métropolitain, il dit:

Après avoir déposé mon client à l'aire de départ, je me suis rendu à la rampe d'arrivée où j'ai vu des personnes qui attendaient. Je leur ai demandé qui avait appelé un taxi Diamond et trois d'entre elles m'ont répondu par l'affirmative, de sorte que j'entrepris de charger les bagages dans la voiture. C'est alors que le commissionnaire de *Airlines Terminal* sortit pour me dire que ces voyageurs n'avaient pas téléphoné à notre compagnie. Je demandai une fois de plus à l'un des voyageurs s'il avait bien téléphoné à Diamond et il me le confirma. Je quittai donc l'aéroport avec les trois voyageurs. Je n'avais pas fait un demi-mille qu'une voiture de patrouille de la Gendarmerie m'arrêta et un agent demanda à mes clients s'ils avaient appelé ma compagnie...

Cela s'est-il déjà produit dans le cas des taxis de Mississauga?

M. Harrison: Pas que je sache.

M. Skoreyko: Je vous remercie, monsieur Harrison.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, il est intéressant de noter la remarque de M. Stewart. Je sais que ça se produit, par exemple lorsqu'il arrive à ma femme de venir me chercher à l'aéroport. Elle s'est vue dire par la Gendarmerie qu'elle ne pouvait rester qu'un instant. Cela pouvait se produire lorsque mon avion avait, admettons, une demi-heure de retard. Il lui fallait aller stationner ailleurs ou simplement circuler. C'est le règlement, alors j' imagine qu'il faut s'y conformer, sinon ce serait un embouteillage créé par ceux qui attendraient des parents ou des amis.

En ce qui concerne la délivrance, vous ne procédez pas apparemment comme l'Office de Toronto. Vous n'avez pas une liste d'attente de requérants.

M. Stewart: Non, monsieur.

[Text]

Mr. Howe: What percentage of the people who apply get licences?

Mr. Stewart: As long as the initial requirements are fulfilled, they get their licences. For instance, when I say initial requirements, that they be of good character; that they know a little bit about Mississauga; know where the hospitals are, the street patterns, street layouts and such things as that.

Mr. Howe: The quality of their vehicle will be examined too?

Mr. Harrison: That is right.

Mr. Stewart: You are talking first of all about drivers and then with regard to vehicles there are the usual definite requirements laid down, yes, sir.

Mr. Howe: Of the people who have been given licences what percentage are revoked?

Mr. Harrison: When you say revoked, I do not know of any man who was ever licensed in the Town of Mississauga who ever had his licence revoked. We have had a lot of men turn back their licences to us but we have never revoked a licence.

Mr. Howe: For what reason did they turn back their licence to you?

Mr. Harrison: Something more lucrative in the way of an occupation or decided that they were not cut out to be cab operators. That is another reason we have a three-month requirement for a cab driver before he makes application for a cab owner's licence, so that he can see whether it is worth his while to apply for a cab owner's licence. In other words, no operator can sell him a bill of goods until he first of all has found out for himself that there is money in the cab business.

Mr. Howe: In other words, some of them get licences and find that it is not economical-sound for them to operate taxis?

Mr. Harrison: Correct.

Mr. Howe: Thank you very much.

The Chairman: This ends our question period.

Mr. Allmand: How would Mr. Stewart like another international airport?

The Chairman: I want to thank both you gentlemen Mr. Stewart and Mr. Harrison, for appearing this morning.

[Interpretation]

M. Howe: Quel pourcentage des requérants obtiennent un permis?

M. Stewart: Dès l'instant qu'ils répondent aux conditions, ils obtiennent leur permis. Ainsi, il faut qu'ils soient de bonnes mœurs, qu'ils connaissent un peu la municipalité de Mississauga, la topographie de la municipalité, etc.

M. Howe: L'état de leur véhicule entre-t-il en ligne de compte?

M. Harrison: Bien sûr.

M. Stewart: Vous parlez tout d'abord des chauffeurs et ensuite pour ce qui est des véhicules vous avez bien des critères, n'est-ce pas?

M. Howe: Sur tous ceux qui ont reçu des permis, combien se sont vus retirer leur permis?

M. Harrison: Quand vous dites «retiré», je ne connais aucun chauffeur de taxi de la municipalité de Mississauga à qui on ait retiré son permis. Nous en avons eu beaucoup qui nous ont redonné leur permis, mais aucun n'a été retiré.

M. Howe: Pourquoi vous ont-ils remis leur permis?

M. Harrison: Pour prendre un emploi plus lucratif ou bien parce qu'ils avaient décidé qu'ils n'étaient pas faits pour être chauffeurs de taxi. C'est pourquoi nous nous accordons trois mois avant de remettre la licence à un chauffeur de taxi, afin qu'il puisse mûrir la chose. Autrement dit, aucune compagnie ne pourra l'engager, à moins qu'il ne soit convaincu qu'il y a de l'argent à faire dans l'industrie du taxi.

M. Howe: En d'autres termes, certains font une demande de permis et jugent que ce n'est pas rentable pour eux de faire le taxi.

M. Harrison: C'est exact.

M. Howe: Merci beaucoup.

Le président: Cela met fin aux questions.

M. Allmand: Que dirait M. Stewart d'un autre aéroport international?

Le président: Je vous remercie messieurs Stewart et Harrison d'être venus témoigner ce matin.

[Texte]

Mr. Forrestall: I have just a brief question, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please.

Mr. Forrestall: Who polices infractions of civil law such as car accidents?

Mr. Stewart: Our police are normally called to the airport for some traffic accidents or traffic violations.

Mr. Forrestall: That is fine, thank you.

The Chairman: We are adjourned until 2 o'clock this afternoon. Thank you very much.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

I would like to call at this time the Metropolitan Toronto Taxi Guild. Are representatives of the Metropolitan Toronto Taxi Guild here? If not, the next group with us is the Teamsters Local Union 352. I will call upon Mr. Simpson, President of the International Taxi Association.

Would you come forward, please.

Mr. Leonard H. Simpson (President, International Taxi Association): I am not prepared for this meeting this afternoon. I understood I was appearing Thursday afternoon. I do not have my complete brief or I would be glad to speak this afternoon. However I have nothing to do with the Teamsters Union.

Mr. Skoberg: I move that we hear Mr. Simpson tomorrow.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Horner: We have Mr. Jack Hurd here who represents the air terminal transport drivers.

The Chairman: Mr. Hurd has a brief and it is not a very long one. I will now ask him to read it and then questions can be asked.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, is this the Jack Hurd who is Secretary-Treasurer of the Teamsters Local Union 352?

The Chairman: That is correct.

Mr. Jack Hurd (Secretary-Treasurer, Local Union 352): This submission is made on behalf of approximately 300 members of fuel, bus, housewife, petroleum drivers and allied employees of Local Union 352 and affiliated with the International Brotherhood of Teamsters. These members are employed by Air

[Interprétation]

M. Forrestall: Une dernière question très brève, monsieur le président.

Le président: Silence, je vous prie.

M. Forrestall: Qui surveille les infractions au droit civil, par exemple, les accidents d'automobile?

M. Stewart: Normalement, c'est la police qui est appelée pour un accident de la circulation ou une infraction au code de la route.

M. Forrestall: Très bien, je vous remercie.

Le président: La réunion est levée jusqu'à deux heures cet après-midi. Merci beaucoup.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

Je demanderai maintenant à la *Metropolitan Toronto Taxi Guild* de prendre la parole. Y a-t-il des représentants ici? Sinon, ce sera au tour de l'unité 352 des *Teamsters*.

Je prierai M. Simpson, président de l'*International Taxi Association* de s'avancer.

M. Leonard H. Simpson (président de l'International Taxi Association): Je ne m'attendais pas à comparaître cet après-midi. Je croyais que c'était pour demain après-midi. Bien que je n'aie pas le mémoire complet, je prendrai la parole, mais cela n'aura rien à voir avec le syndicat des camionneurs.

M. Skoberg: Je propose que nous entendions M. Simpson demain.

Des voix: D'accord.

M. Horner: Nous avons parmi nous M. Jack Hurd qui représente les chauffeurs du terminal de l'aéroport.

Le président: M. Hurd a un court mémoire. Je lui demanderai de nous en donner lecture; après quoi, vous pourrez poser des questions.

M. Skoreyko: Monsieur le président, s'agit-il du Jack Hurd qui est secrétaire-trésorier du syndicat des camionneurs, unité 352?

Le président: C'est exact.

M. Jack Hurd (secrétaire-trésorier de l'unité 352): Cet exposé est fait au nom d'environ 300 membres du Fuel Gas Limousine Petroleum, Syndicat local n° 352, affilié au International. Ceux-ci sont à l'emploi de l'*Air Terminal Transport Limited* et assurent exclusivement le transport des voyageurs et

[Text]

Terminal Transport Limited and are engaged exclusively in the transportation of passengers to and from Toronto International Airport.

This Local Union was certified by the Ontario Labour Relations Board on September 8, 1953, as the bargaining agent for all bus and limousine drivers employed by Air Terminal Transport Limited. Since that time it has negotiated a number of labour agreements with Air Terminal Transport Limited without any loss of time because of strikes or lockouts.

Air Terminal Transport Limited has provided ground transportation at the airport for many years and have adequately provided additional transportation as the volume of traffic increased year by year, and, we are sure the Committee will agree, is in a position to provide ground transportation for any further increase in the volume of traffic.

It is our respectful submission that the best interests of the public who use the ground transport facilities from the Toronto International Airport would not be served by allowing taxis to pick up fares at the Toronto International Airport, whether taxis were operating under a broker arrangement with Air Terminal Transport Limited, as independent taxis, or by a fleet operator of taxis.

The reasons for this observation are twofold. Firstly, all one has to do is attempt to use taxi-cab service during inclement weather in the Metropolitan Toronto area, to be aware of the considerable delay in securing such services. Secondly Air Terminal Transport Limited should be held responsible for the movement of all passengers from the Toronto International Airport and taxis picking up passengers at the Airport would tend to relieve Air Terminal Transport Limited of its responsibility to provide prompt and efficient transportation for all passengers requiring such service.

Further we do not believe the employment of approximately 275 limousine drivers (the other 25 drivers are engaged as bus drivers) whose livelihood is solely dependent on airport transportation, should be placed in jeopardy by the granting of operating rights to taxis, which are operated to a large extent by part-time drivers who have full time employment in other industries.

The Metropolitan Toronto Licensing Commission figures for 1969 reveal that in 1969 there were 1,943 licenced taxis, and there were 9,793 licenced taxi drivers, a ratio of five drivers for every taxi. However, if the Department of Transport opens up Toronto International Airport and allows taxis to

[Interpretation]

font la navette entre le centre-ville et l'aéroport international de Toronto.

Cette unité a été accréditée comme agent négociateur des agents d'autobus et de limousine au service de *Air Terminal Transport Limited*, le 8 septembre 1953, par la Commission des relations ouvrières de l'Ontario. Depuis lors, elle a négocié un certain nombre d'ententes avec l'*Air Terminal*, ce qui a évité des grèves ou des lock-out.

L'*Air Terminal Transport Limited* assure le transport au sol à l'aéroport depuis de nombreuses années et elle a fourni les services additionnels au fur et à mesure que le volume du trafic aérien augmentait et le Comité conviendrait, sans aucun doute, que cette compagnie est en mesure d'assurer le transport au sol quelle que soit l'augmentation du trafic.

Nous sommes d'avis qu'il est dans l'intérêt des usagers à l'aéroport international de Toronto de ne pas autoriser les taxis à y faire de la maraude, qu'il s'agisse de taxis qui ont une entente avec l'*Air Terminal Transport Limited*, de taxis indépendants ou d'un agent

Il y a deux raisons à cela. Tout d'abord, il suffit d'essayer d'avoir un taxi lorsqu'il fait mauvais temps dans la région métropolitaine de Toronto, pour savoir que ça prend bien du temps. En second lieu, *Air Terminal Transport Limited* devrait être tenue responsable du transport de tous les voyageurs qui se rendent de l'aéroport en ville et les taxis faisant la cueillette à l'aéroport handicaperaient la compagnie de cette responsabilité pour assurer un service rapide et efficace à tous les usagers qui le requièrent.

De plus, nous ne croyons pas qu'il conviendrait de compromettre l'emploi d'environ 275 chauffeurs de limousines (les 25 autres chauffeurs conduisent des autobus) qui vivent exclusivement des services de transport à l'aéroport, en accordant le droit aux taxis qui dans une grande mesure sont des chauffeurs à temps partiel, dans un emploi à plein temps dans l'industrie.

D'après les statistiques de l'office d'émission des permis du Toronto métropolitain, il y avait, en 1969, 1,943 taxis détenteurs de permis et 9,793 chauffeurs détenteurs de permis soit un rapport de cinq chauffeurs par taxi. Néanmoins, si le ministère des Transports laisse autoriser les taxis à y faire la maraude, nous

[Texte]

operate out of the airport we most strongly urge that the wages and fringe benefits enjoyed by the limousine drivers employed by Air Terminal Transport Limited be established as minimum standards for all taxi drivers who operate out of the airport.

We urge your committee to give serious consideration to the contents of this submission. On behalf of the members involved I express my appreciation for the opportunity to make this submission and will be happy to make myself available to answer any questions and to elaborate on its contents. The brief is signed by myself, Jack Hurd, Secretary-Treasurer, Local Union 352.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: I wonder if I could ask Mr. Hurd a couple of short questions. I must comment on your very short and indeed very precise brief. There are a number of questions that I think should be raised and I am sure that during the time that you are being interrogated that a lot of these questions will come up.

First of all, I am wondering why it is your opinion when you say in paragraph 4 of your brief:

It is our respectful submission that the best interests of the public who use the ground transport facilities from the Toronto International Airport would not be served by allowing taxis...

Now, I know that you deal with that a little later on in your brief, but I would like you to elaborate on that and tell us precisely why you think the service would deteriorate.

Mr. Hurd: Sir, the reason for that observation is this. I have been the agent who looked after the drivers of Air Terminal Transport Limited since 1956 and up until the last year or two taxis were pretty well kept out of the airport. In the last year or two there has been a relaxation of the taxi situation. And in my opinion and in the opinion of the drivers employed by Air Terminal Transport during the period that the taxis have come in there and started to pick up, the service provided by Air Terminal Transport has lessened or deteriorated.

Mr. Skoreyko: Then, Mr. Hurd, I suggest to you that if you are trying to convince this committee that Air Terminal services are a responsible body, there is no justification in the remark that you make simply because a few taxis come into that airport that the ser-

[Interprétation]

recommandons instamment que la rémunération et les avantages marginaux des chauffeurs de limousine soient considérés comme un minimum pour les chauffeurs de taxis qui opèrent à l'aéroport.

Nous prions instamment le Comité de tenir compte sérieusement du présent exposé. Au nom des personnes en cause, je vous remercie de m'avoir entendu et je me mets à votre disposition pour répondre à toute les questions que vous avez à poser. J'ai signé le mémoire. Jack Hurd, secrétaire-trésorier du Syndicat régional, n° 352.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Messieurs, je voudrais poser quelques petites questions à M. Hurd. Premièrement, j'aurais une remarque à propos de votre très concis mais très précis mémoire. Il y a un certain nombre de questions qu'il importe, je crois, de soulever et je suis sûr qu'on ne va pas manquer de vous les poser.

Tout d'abord, je me demande pourquoi vous dites au paragraphe 4 de votre mémoire ce qui suit:

Nous sommes d'avis qu'il est dans l'intérêt des usagers à l'aéroport international de Toronto de ne pas autoriser les taxis à...

Je sais que vous explicitez ce point ultérieurement, mais je voudrais que vous élaboriez et que vous nous disiez précisément pourquoi le service en souffrirait.

M. Jack Hurd: J'ai dit cela, parce que j'ai été l'agent responsable des chauffeurs de l'*Air Terminal Transport Limited* en 1956, et depuis un an ou deux, les taxis ne pouvaient guère marauder à l'aéroport. Au cours de cette période, il y a eu une libéralisation pour ce qui est du service des taxis. Je pense tout comme les chauffeurs à l'emploi de l'*Air Terminal Transport* que c'est alors que les taxis ont commencé à cueillir des passagers, le service assuré par l'*Air Terminal Transport* en a souffert, il a décliné.

M. Skoreyko: Alors, monsieur Hurd, je vous dirais que si vous essayez de convaincre le Comité que *Air Terminal* est un organisme responsable, on a peine à croire que quelques taxis en maraude puissent porter un tel préjudice à la compagnie. Pourquoi cela serait-il?

[Text]

vice should deteriorate. Why should it? What should it deteriorate at all simply because additional services are provided? If anything it should improve.

Mr. Hurd: Sir, when the taxi is needed, which is if the Air Terminal car is busy, many times a taxi is not there. Prior to the time that the taxi came in, Air Terminal Transport, I believe, did provide enough additional cars around the airport to take care of those peak periods.

Mr. Skoreyko: Yes, but you say up until this point, Mr. Hurd, we really have not had a taxi service at the airport. We have not had a *bona fide* taxi service. The majority of the people or passengers that have been transported from Toronto International Airport to downtown Toronto have been, as one of our witnesses yesterday used a word that I thought was rather odd, by devious means.

The purpose of this Committee here is to determine how we can improve those very ground services. I simply point out to you and I would like your opinion on this, that if this Committee recommends that taxis can legally pick up passengers at the airport and that automobiles or taxis are made available for that purpose, allowing the fact that Air Terminal Transport are going to act responsibly, do you not feel that the passenger service then must improve.

Mr. Hurd: No, I do not, sir.

Mr. Skoreyko: You do not.

Mr. Hurd: No.

Mr. Skoreyko: Well then that leads me to the other question, Mr. Hurd. You represent a union. My interpretation of unions is simply that they are part of a labour movement, if you like. I am wondering why your attitude is such that you worry about 275 losing drivers who must at all expense have their jobs and livelihood protected at the risk of leaving 9,793 licenced drivers to fare for themselves. Why can they not have a piece of this pie? I say there must be room for...

Mr. Hurd: I was here yesterday afternoon, and I think that we heard figures from the gentleman who represented the taxi association that 75 per cent of their drivers were part-time people.

Mr. Skoreyko: Well, Mr. Hurd, may I interject concerning this point. It does not really matter whether those people are full-time or part-time employees. I suggest to you, sir,

[Interpretation]

Ça ne fait jamais qu'assurer des services additionnels et améliorer les choses.

M. Hurd: Quand les limousines de *Air Terminal* sont occupées et qu'un usager veut un taxi, il n'en trouve pas les trois quarts du temps. Avant la venue des taxis, la compagnie disposait d'un assez grand nombre de voitures additionnelles pour assurer le transport aux heures de pointe.

M. Skoreyko: Oui, mais seulement vous dites, monsieur Hurd, que nous n'avons jamais eu vraiment de service de taxis à l'aéroport. Nous n'avons pas eu de service de taxi *bona fide*. La plupart des usagers ou des passagers qui ont utilisé un service de transport pour gagner le centre ville de Toronto ont voyagé, comme l'a si curieusement dit un de nos témoins hier, par des moyens détournés.

Le Comité a pour mandat d'étudier les moyens d'améliorer les services de transport au sol. Je me permets de vous faire remarquer que j'aimerais savoir ce que vous en pensez, que si le Comité recommande que les taxis soient autorisés à faire la cueillette des voyageurs à l'aéroport et que des taxis soient mis en service à cette fin, et que *Air Terminal Transport* en convienne, ne croyez-vous pas qu'il faille améliorer le service passager?

M. Hurd: Non, je ne le crois pas.

M. Skoreyko: Vraiment pas.

M. Hurd: Non.

M. Skoreyko: Non. Alors, j'en arrive à cette autre question, monsieur Hurd. Vous représentez un syndicat et pour moi un syndicat c'est simplement une composante d'un mouvement ouvrier, dirons-nous. Pourquoi alors vous inquiétez-vous du fait que 275 chauffeurs de limousines qui doivent à tout prix assurer la protection de leur emploi, de leur gain, au risque de laisser 9,793 chauffeurs autorisés à essayer de se dépanner? Pourquoi ne peuvent-ils pas avoir leur part du gâteau? Je vois qu'il y en a pour...

M. Hurd: J'étais là hier après-midi, et je pense que le représentant de l'Association des taxis a dit que 75 p. 100 de leurs chauffeurs étaient employés à temps partiel.

M. Skoreyko: Monsieur Hurd, est-ce que je pourrais simplement intervenir; peu importe si ces chauffeurs sont employés à plein temps ou à temps partiel, je vous dirai qu'ils condui-

[Texte]

that whether it be on a full-time or part-time basis, the reason they are driving that cab is because of necessity in order to maintain a certain standard of living.

I would like you to elaborate on your argument the welfare of 275 drivers whose jobs would be protected anyway because nobody has suggested at any time during our hearings that anybody wanted to do away with the franchise. Why at the expense of 9,793 people who are trying to make a living in the City of Toronto are you trying to protect a franchise that obviously up to this point has been unacceptable? I would like you to answer that for me if you can.

Mr. Hurd: Well, sir, again I will repeat that it is our belief that the 75 per cent of the taxi drivers who are not dependent on the taxi industry or airport transportation for their livelihood do not take the same interest as full-time drivers who know they must provide efficient service, prompt service because of their livelihood as well as the continued business of the company that they are employed by.

We believe that Air Terminal Transport drivers have even more at stake than the full-time taxi driver because the full-time taxi driver, if I am to understand what was said here yesterday afternoon, is not interested in servicing that airport. He is interested in getting a fare from Metro Toronto or wherever it may be to the airport and he is interested in coming back with a fare to Metro Toronto or wherever he may have originated from. He wants a load both ways.

Mr. Skoreyko: Well so do you. So does your company.

Mr. Hurd: I am sure that Air Terminal Transport would be very happy to have a load both ways, but the facts of the matter are that their cars come back empty three times out of four. In other words, 25 per cent of the time they come back with a return fare, the other 75 per cent they deadhead.

Mr. Skoreyko: Mr. Hurd, I am sure that you have read numerous newspaper articles and releases about the advent of the jumbo jets, the Boeing 747 that is going to unload 50 people at that roundhouse at the airport. There is no way, as far as I am concerned, that the existing services under franchise are going to be able to handle that kind of traffic.

I am simply saying to you, if you allow them to continue that franchise to which there has been considerable objection raised, only one of two things can happen. First of all Airline Terminal Transport is going to

[Interprétation]

sent un taxi, simplement pour avoir un certain niveau de vie.

J'aimerais que vous vous expliquiez. L'emploi des 275 chauffeurs sera toujours protégé de toute façon, parce que personne n'a dit, au cours de nos délibérations, qu'il était question de retirer les licences. Alors, pourquoi le faire au détriment de 9,793 personnes qui veulent gagner leur vie dans la ville de Toronto? Pourquoi essayez-vous de protéger une concession qui, monsieur le président, jusqu'ici, a été inacceptable? Je voudrais que vous répondiez à ma question, si vous le pouvez.

M. Hurd: Messieurs, je le répète une fois de plus, nous estimons que les 75 p. 100 des chauffeurs de taxi qui ne comptent pas sur l'industrie du taxi ou sur le transport à l'aéroport pour gagner leur vie, ne s'intéressent pas autant à leur travail que les chauffeurs à plein temps qui doivent fournir un service efficace et rapide, parce que leur gagne-pain est en jeu et que c'est aussi l'intérêt de leur compagnie.

L'enjeu est plus grand pour les chauffeurs de *Air Terminal Transport* que pour les chauffeurs de taxi à plein temps. Est-ce que le chauffeur de taxi à plein temps qui était ici hier après-midi, ne s'intéresse pas vraiment à desservir cet aéroport. Il est simplement intéressé à prendre en charge des clients en ville ou ailleurs pour les conduire à l'aéroport et il ne veut pas revenir à vide. Il maraude donc à l'aller et au retour.

M. Skoreyko: Vous aussi, ainsi que votre compagnie.

M. Hurd: Je suis sûr que *Air Terminal Transport* aimerait bien faire la même chose. Mais en fait les voitures reviennent à vide trois fois sur quatre; donc reviennent 90 p. 100 du temps simplement avec un client et 75 p. 100 du temps, elles sont à vide.

M. Skoreyko: Monsieur Hurd, je suis sûr que vous avez lu bon nombre d'articles dans la presse et des communiqués nous parlant de l'entrée en service des jets géants, le Boeing 747, qui laisseront 430 personnes à la fois. En ce qui me concerne, il n'y a aucune possibilité que le service actuel puisse faire face à un tel trafic.

Je dirai tout de go que si l'on persiste à maintenir ce système de franchise qui soulève beaucoup d'opposition, des choses vont se produire. Tout d'abord, *Air Terminal Transport* devra continuer à faire appel aux compagnies

[Text]

have to remain as it is choosing taxi companies and using them under the brokerage system or they are going to have to throw the thing open to every taxi driver in Metro Toronto and indeed the outlying communities.

As a union man, do you feel then that the government should allow this monopoly to get greater and greater and to add additional units and continue to exercise that monopoly at the expense of these drivers? Or do you think that we should get all of the taxi drivers to participate in this?

Mr. Hurd: Sir, if this is the means that will provide adequate and better transportation to and from that airport, the answer is "yes".

Mr. Skoreyko: With the addition of taxis?

Mr. Hurd: No, if the exclusive franchise to any company will provide better transportation to that airport, the answer is "yes".

Mr. Skoreyko: Well, you are a strange secretary of a union to me, my friend. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Hurd, I was interested in this whole problem. You have sat in the audience and listened to a lot of the proceedings. I am not going to rehash it with you. We are not here as a Committee to judge the past nor even necessarily the immediate present. I think the Committee here must look to the future air policy and the future ground transportation from the airport to your place of business or downtown Toronto, or wherever you may be going.

In light of that observation, that we must look to the future, how do you justify your position that there is no need for taxi service at the airport outside of that existing right now, the limousine service? In light of the statements made to this Committee that in recent years your Air Terminal Transport Company, for which you represent the drivers, have had to call upon additional help repeatedly and more repeatedly in recent years. In other words, does Air Terminal Transport, in your estimation, need more limousines?

Mr. Hurd: In my estimation, "yes". I cannot answer for Air Terminal Transport, I could only make an educated guess since it is no secret that their franchise is up for renewal this year.

Mr. Horner: August 1.

Mr. Hurd: They would be a little reluctant in the last six or eight months of their fran-

[Interpretation]

de taxi de son choix et avoir recours à leurs services en vertu du système d'agences, ou encore elle devra autoriser tous les chauffeurs de taxi de la région métropolitaine et même des environs à y avoir accès.

En tant que syndicaliste, croyez-vous alors que le gouvernement devrait autoriser le monopole des industries de s'accroître aussi et de le maintenir aux dépens de ces chauffeurs? Ou bien croyez-vous qu'on devrait permettre aux chauffeurs de taxi d'y participer?

M. Hurd: Monsieur, si ça doit assurer un meilleur service de navette entre cet aéroport et le centre-ville je dirai oui...

M. Skoreyko: En plus des taxis?

M. Hurd: Non, si l'exclusivité d'une concession à une compagnie donnée assure un meilleur service de transport à l'aéroport, la réponse est oui.

M. Skoreyko: Vous me donnez l'impression d'être un fichu syndicaliste. Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner?

M. Horner: Oui, monsieur Hurd, je me suis intéressé à ce problème. Vous avez assisté à nos audiences et entendu une bonne partie de nos délibérations, je n'y reviendrai pas. Nous ne sommes pas ici pour porter un jugement sur le service passé et même actuel. Je pense que le Comité ici se doit de se tourner vers l'avenir. La politique aérienne de l'avenir et le transport au sol de l'aéroport à votre bureau ou au centre-ville, à Toronto, où que vous alliez.

Compte tenu du fait que nous devons nous tourner vers l'avenir, comment pouvez-vous dire qu'il n'est nullement utile d'ajouter un service de taxis à l'aéroport à celui des limousines? Vu les exposés faits au Comité au cours des dernières années, votre compagnie, *Air Terminal Transport Limited*, dont vous représentez les chauffeurs, fait périodiquement appel à des extras et de plus en plus souvent au cours des dernières années. Autrement dit, est-ce que *Air Terminal Transport*, à votre avis, a besoin d'un plus grand nombre de limousines?

M. Hurd: Je dirais oui. Je ne saurais parler au nom de l'*Air Terminal Transport*, c'est simplement mon humble avis. Ce n'est un secret pour personne que leur concession va être renouvelée cette année.

M. Horner: Le 1^{er} août.

M. Hurd: Depuis six ou huit mois, la compagnie hésite quelque peu, dirons-nous à aug-

Texte]

hise to add quite a number of cars to that fleet if they are in danger of losing it from competition, from bids, or whatever source.

Mr. Horner: On that very point, August 1, 1970. It is my understanding that their cars are not bought; they are leased on a six months turn around basis. In other words, a driver drives a new car for six months, averages 10,000 miles a month, then turns the car in and gets a new car. That is the way Air Terminal Transport operates. Under that sort of an arrangement, and I ask you to correct me if I am wrong, I do not see why they could not have increased their limousines in the last year. I do not see why they cannot increase them in the next six months even.

Mr. Hurd: Well, sir, I agree with you on the point that they should increase their fleet. In fact, we make representations many times to Air Terminal Transport about certain things they should do, naturally, because we represent the drivers.

Mr. Horner: Exactly.

Mr. Hurd: Over the years we have made representations that they increase their fleet. Sometimes we have been successful and they have increased their fleet; sometimes not quite so much.

I still go back to the basic point that I have attempted to make. Under the franchise that they have at the present day, up until a relatively short time ago, which was in the last year or two, there were no fares taken out with other cabs. Now in the last year or so I do not know who has relaxed the regulations and I am not in a position to know. But it is my belief that by relaxing those regulations it has allowed Air Terminal Transport to call for relief, either because they do not know where they are going in regard to their franchise or because they would rather have this weak period business go to a taxi because of monetary issues. I do not know. I cannot answer that question.

Mr. Horner: All right, I have about three or four more questions I want to ask.

Mr. Hurd: My point simply is that I think it has worsened in the last year or two since the taxis have been in there.

Mr. Horner: Okay, let us accept the point that it has worsened in the last three or four months, or last year. Did the agreement reached by the Mississauga municipality of granting Air Terminal Transport a brokerage

[Interprétation]

menter le nombre des voitures. Si elle perd sa concession à la suite de la concurrence ou d'autres soumissions...

M. Horner: A ce propos, si je comprends bien, les voitures ne sont pas vendues; elles sont louées pour une période de 6 mois, de sorte qu'un chauffeur garde une voiture six mois, il fait environ 10,000 milles par mois et échange ensuite la voiture pour une voiture neuve et c'est ainsi qu'opère *Air Terminal Transport*. En vertu d'un tel système, je ne vois pas—et je vous demande de me rectifier si je me trompe—je ne peux voir pourquoi ils n'ont pas augmenté le nombre des limousines l'année dernière et pourquoi ils ne pourraient pas les augmenter au cours des six prochains mois.

M. Hurd: Eh bien, monsieur, je suis bien d'accord qu'elle devrait augmenter le nombre des voitures. Nous avons souvent formulé des instances auprès de l'*Air Terminal Transport* quant à certaines choses à faire sûrement, vu que nous représentons les chauffeurs.

M. Horner: Exact.

M. Hurd: Depuis des années, nous formulons des instances pour qu'elle augmente le nombre des voitures. Il nous est arrivé d'avoir gain de cause, mais pas aussi souvent que nous l'aurions voulu.

Mais j'en reviens toujours à ce point fondamental que j'ai essayé de vous signaler plus tôt, quant à savoir que cette concession que la compagnie détient en ce moment jusqu'à disons il y a très peu de temps, il y a un an ou deux, il n'y avait pas de voyageurs qui se faisaient conduire à l'aéroport en taxi, mais au cours des deux dernières années, il y a eu relâchement des règlements. Je crois qu'en vertu de ce relâchement, que *Air Terminal Transport* soit, pour ceux qui ne savent pas ce que leur réserve l'avenir, quel sera le sort de leur concession, ou encore s'ils préféreraient qu'en période de pointe, de s'en remettre aux taxis, je n'en sais rien. Je ne puis répondre à cette question.

M. Horner: J'ai encore trois ou quatre questions à poser.

M. Hurd: Je dirai simplement que la situation s'est aggravée depuis 3 ou 4 mois ou depuis l'année dernière.

M. Horner: En tant que représentant des chauffeurs, est-ce que, à votre avis, l'entente conclue avec la municipalité de Mississauga en vue d'accorder à *Air Terminal Transport* une franchise dans cette municipalité a quoi

[Text]

in that town have anything to do, in your mind as representative of the drivers, with the worsening of the conditions which you say have come about in the last year.

Mr. Hurd: Sir, I could not answer the question, but I do not believe it helped the situation.

Mr. Horner: You do not believe it helped the situation.

Mr. Hurd: No, I do not. Okay, now tell me why, in your estimation, the federal government should grant a franchise to somebody to operate an exclusive pickup service for passengers, Torontonians or people coming from somewhere else to visit Toronto—to somebody who persists and publishes rates which are higher than the going rate.

Well, my understanding is that the Committee is here to inquire into ways and means of improving ground transportation.

Mr. Horner: That is correct.

Mr. Hurd: It is my submission that the way to improve it is to continue the exclusive franchise and make whatever company that may have the exclusive franchise improve that service.

Mr. Horner: I do not dispute your position. In fact I admire the way in which you are defending your position, but I am to look at it from an over-all point of view, the drivers and the consumers. The consumers in this case are the travelling public. The travelling public, because of the exclusive franchise, have had to pay anywhere from 50 cents to \$1.75 more on their fares because of the exclusive franchise. In that case it appears to me, as a neutral witness, that the service is not that good that it is worth \$1.75 or 50 cents, more depending on where you are going.

Mr. Hurd: I do not want to be in a position of defending Air Terminal Transport, but I think you would also agree that the service provided by Air Terminal Transport in some instances is quite a bit cheaper than taxicab fares.

Mr. Horner: Well I am not going to dispute the cheaper or the more costly, I have just looked at the rates published by Air Terminal Transport. I am not going to argue. I would like to ask two further questions. You say that three out of four times you are deadheading.

Mr. Hurd: That is correct, sir.

[Interpretation]

que ce soit à voir avec l'aggravation de la situation qui se produit depuis un an.

M. Hurd: Je ne saurais répondre à votre question, mais je ne crois pas que cela ait facilité les choses.

M. Horner: Vous ne croyez pas que cela ait aidé.

M. Hurd: Non! Alors, dites-moi pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il accorder une concession à quelqu'un en vue d'exploiter une exclusivité un service de ramassage des voyageurs—des Torontois ou des visiteurs venant de l'extérieur—pourquoi donnerait-on cette concession à quelqu'un qui continue à publier des taux qui sont plus élevés que les taux courants?

Eh bien, si je comprends bien, le Comité est ici pour étudier les moyens d'améliorer les services de transport au sol.

M. Horner: Oui. C'est juste.

M. Hurd: Alors, je dis qu'il conviendrait alors de maintenir l'exclusivité de la concession et que la compagnie ait cette exclusivité de sorte que cette compagnie améliore ses services.

M. Horner: Je ne conteste pas votre point de vue. En fait, j'admire la façon dont vous défendez votre position, mais je me mets à la place des chauffeurs, et des usagers. Le public, vu l'exclusivité de la franchise, a dû payer de 50 cents à \$1.75 de plus pour la course. Dans ce cas, il me semble qu'en tant que témoin tout à fait impartial, que le service ne justifie pas le supplément de \$1.75 ou 50c. selon le lieu de destination.

M. Hurd: Je ne veux pas avoir l'air de me porter à la défense de Air Terminal Transport, mais vous conviendrez, je crois, que le service assuré par Air Terminal Transport dans certains cas est beaucoup moins coûteux que le taxi.

M. Horner: Je ne veux pas discuter s'il en coûte plus cher ou pas. Je me fie simplement aux tarifs de l'Air Terminal Transport. Je voudrais poser deux autres questions. Vous dites que trois fois sur quatre vous revenez à vide.

M. Hurd: C'est juste.

[Texte]

Mr. Horner: We have had evidence submitted to us by the Metro taxi counsels that the average taxicab going out to the airport deadheads far more than you people do. Do you dispute that?

Mr. Hurd: I do not dispute the fact, sir, because I do not know.

Mr. Horner: You do not know.

Mr. Hurd: No.

Mr. Horner: Therefore you are not prepared to defend your position or deny theirs.

Mr. Hurd: No, I am not.

Mr. Horner: One further question. Let us look at the future again, where I started. Let us suppose that the federal government sees the need for the building of a new terminal airport. This Committee must look to the future. The last contract was signed 10 years ago, the next one may well be for 10 years. Let us suppose the new airport is 25 miles out, or like the one proposed in Montreal is 27 miles out. Do you really believe that I, a travelling person in the public, could hire a taxicab to go 25 miles out of the city and have that cab deadhead all the way back, at the cheapest possible fare to me?

Mr. Hurd: I believe you should probably have it the cheapest way there is. I also believe that if the airport is situated 25 or 40 miles out of this city that there will be a different method altogether. There will probably be buses and so on and so forth into the centre of town.

Mr. Horner: Nobody here is disputing the exclusive franchise for the buses, but I am looking at the limousine or taxi service. Air transportation into Toronto has doubled in the last six years. In other words, if you were hauling two people into Toronto by air in 1963, today you are hauling four. That is just what it has done. That is just what the statistics point out. I suggest to you that it is going to nearly double again in the next six years. In light of the fact that Air Terminal Transport has had to require additional help in the last two years, can this Committee justify the maintenance of an exclusive franchise?

Mr. Hurd: This Committee can justify the maintenance of the exclusive franchise if it is the best and most efficient type of transportation.

Mr. Horner: Not in the light of the future. I am not disputing the past. Perhaps it was

[Interprétation]

M. Horner: Nous avons été saisis du témoignage présenté par les conseillers de Metro Taxi selon lequel les taxis reviennent plus souvent à vide de l'aéroport que vous. Le contestez-vous?

M. Hurd: Non, parce que je n'en sais rien.

M. Horner: Vous ne savez pas.

M. Hurd: Non.

M. Horner: Par conséquent, vous ne pouvez défendre votre point de vue ou réfuter le leur.

M. Hurd: Non, je ne le puis.

M. Horner: Une fois de plus revenons à l'avenir. Disons que le gouvernement fédéral envisage d'aménager une nouvelle aérogare. Ce comité doit se tourner vers l'avenir. Le dernier contrat a été signé il y a 10 ans. Le prochain sera peut-être pour une autre période de dix ans. Admettons que la nouvelle aérogare se trouve à 25 milles ou à peu près comme celui prévu pour Montréal à 27 milles du centre-ville. Croyez-vous vraiment qu'en tant que voyageur, je pourrais prendre un taxi pour parcourir 25 milles en dehors de la ville et que ce taxi revienne à vide jusqu'au centre-ville tout en payant un taux minime pour la course?

M. Hurd: J'imagine qu'alors il faudra obtenir le tarif le moins élevé et je crois aussi que si l'aéroport se trouve à 25 ou 40 milles en dehors de Toronto, ce serait une tout autre histoire à ce moment-là, il y aurait des autobus etc. à destination du centre-ville.

M. Horner: Personne ne conteste l'exclusivité du service d'autobus, mais seulement je voudrais voir ce qui en est pour les services des limousines et des taxis. Le trafic aérien à Toronto a doublé au cours des six dernières années. Autrement dit, les deux personnes à Toronto par air en 1963 sont aujourd'hui quatre. C'est ce à quoi ça revient. C'est exactement ce que donnent les statistiques. Vous voyez ce qui va se produire dans six ans. Vu que *Air Terminal Transport* doit faire appel à des extras depuis deux ans, le comité peut-il justifier le maintien de l'exclusivité de la concession?

M. Hurd: Ce Comité peut justifier le maintien de l'exclusivité de la licence d'exploitation s'il s'agit du mode de transport le plus efficace.

M. Horner: Pas si l'on tient compte de l'avenir. Je ne parle pas du passé: c'était peut-

[Text]

good for the past. But not in the light of the future prospective growth in air transport. Would you dispute the fact that, in the future, air transportation is going to double?

Mr. Hurd: No, sir, I would not; I would agree with you.

Mr. Horner: All right. Would you dispute the fact that, in the last year, Air Terminal Transport has had to call on additional cabs to help them out. I was going to say "bail them out" but really that is a bad word to use. I do not want to use it.

Mr. Hurd: I would not dispute the fact that they have called in cabs. They have called in cabs.

Mr. Horner: What is to justify this Committee recommending the *status quo* if we know that passenger travel is going to grow and then, when we look at the last couple of years, we see that Air Terminal Transport has not kept up to their commitment of 24 hour service. In fact, they have had to call in additional help. How can we really recommend the *status quo*, for the next six years?

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hurd, in your brief I see Secretary-Treasurer and I would ask you to repeat, is that Local 352, the Teamsters.

Mr. Hurd: Yes, it is.

Mr. Trudel: This is correct. Because I do not believe that in your brief this was mentioned anywhere.

Mr. Hurd: No.

Mr. Trudel: Was this intentional?

Mr. Hurd: No, it was not. It was a lengthy name and when I read the brief I added the affiliation to the end of the official name of the local unit.

Mr. Trudel: Fine.

Coming back to your brief, Mr. Hurd, you have mentioned that there has been no loss of time because of strikes or lock-outs. I do not know whether you were here this morning, but there was a gentlemen who said that there had been problems, labour problems, with the air transportation service that we have at the airport. Would you like to comment on that? I believe the time mentioned was last year.

[Interpretation]

être une bonne chose à l'époque. Mais ce n'est plus le cas maintenant, compte tenu de l'augmentation du trafic aérien à laquelle on peut s'attendre. Contestez-vous que le trafic aérien est appelé à doubler?

M. Hurd: Non, certes pas; j'en conviens.

M. Horner: Très bien, nierez-vous que l'année dernière, *Air Terminal Transport*, a fait appel à des extras pour s'en sortir. J'allais dire pour se dépanner, mais ce n'est pas une expression à utiliser; je m'abstiendrai de l'employer.

M. Hurd: Non, je ne nie pas que la compagnie a eu recours à des taxis supplémentaires—c'est juste.

M. Horner: Comment le comité pourrait-il recommander le statu quo, puisque la circulation aérienne est appelée à doubler et que, au cours des deux dernières années, *Air Terminal Transport* n'a pu assurer un service efficace 24 heures sur 24. En fait, elle a fait appel à d'autres taxis; comment pourrions-nous recommander le statu quo pour les six prochaines années.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Hurd, d'après votre mémoire, je vois que vous êtes secrétaire-trésorier, alors je vous demande de préciser: s'agit-il de l'unité locale 352 des *Teamsters*?

M. Hurd: Oui.

M. Trudel: C'est juste. Je ne crois pas que ce soit mentionné dans votre mémoire.

M. Hurd: Non.

M. Trudel: Est-ce intentionnel, monsieur Hurd?

M. Hurd: Non, monsieur. C'est un nom très long et lorsque j'ai lu le mémoire, je l'ai ajouté disons, au nom officiel du syndicat.

M. Trudel: Très bien. Pour en revenir à votre mémoire, monsieur Hurd, vous dites qu'on a perdu beaucoup de temps à la suite des grèves et des lock-out. Je ne sais pas si vous étiez là ce matin, mais un témoin a déclaré qu'il y avait eu des problèmes à *Air Terminal Transport*. Que pouvez-vous dire à ce sujet? Je crois que ça se passait l'année dernière.

Texte]

Mr. Hurd: In 1969?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Hurd: As my brief says, I have been a full-time agent who has looked after or serviced these drivers since November 1956, and during that time we have never had a strike. We have had labour problems, yes; we have had serious negotiations with this company.

If the gentleman—and I was not here this morning—referred to a labour problem in 1969, then I can only assume that he was referring to the date in October, 1969—I hesitate to give you the exact date but I would say around October 2, 1969—when there were six drivers dismissed at Air Terminal Transport. I do not want to go into the reasons for the dismissal because of the fact that they are not present before an arbitration board. For a period of an hour or two, I was not in town and there was some disruption by probably 10 or 15 or 20 drivers stopping work for a short period of time. If this is what this gentleman is referring to, he is correct. I do not know of any other interruption of any kind before or since.

Mr. Trudel: In other words, going back to 1953, to your recollection, this would be the only time when you have had disruption of service because of labour adjustments of some kind or another.

Mr. Hurd: That is correct.

Mr. Trudel: In the next paragraph, Mr. Hurd, you mention the service provided as being adequate.

Mr. Hurd: Yes.

Mr. Trudel: We have heard several people saying that it has not been adequate and what you are saying is not in accordance with the previous witnesses. When you say adequate, would you say that either in the service of the people that you represent or in the number of cars of some other area that we could possibly look at, there would be cause for these people to complain?

Mr. Hurd: As far as I am aware, I do not know of any complaints about the type of service except that there have been letters in the papers from time to time but mostly with regard to the complaint of the taxi driver who was not allowed in.

I was here yesterday afternoon and heard the gentlemen say that, over the years, there had only been 10 letters received by the Department with complaints of inadequate service. That is the only yardstick I can use.

[Interprétation]

M. Hurd: En 1969?

M. Trudel: Oui.

M. Hurd: Comme je le dis dans mon mémoire, monsieur, je suis le surveillant à plein temps et je me suis occupé des services de taxis, des chauffeurs depuis novembre 1956 et il n'y a jamais eu de grèves. Nous avons eu un conflit ouvrier, d'accord; nous avons entamé de sérieuses négociations avec cette compagnie.

Comme je n'étais pas là ce matin, si ce témoin a parlé d'un conflit ouvrier en 1969, je suppose qu'il parle du mois d'octobre 1969—je ne puis vous donner la date exacte, mais je dirais que c'est vers le 2 octobre 1969. Six chauffeurs furent congédiés alors et *Air Terminal Transport*—je ne veux pas m'étendre sur les motifs du renvoi, car ces chauffeurs en ont référé à un conseil d'arbitrage. Il paraît que pendant une heure ou deux—je n'étais pas en ville—dix, quinze ou vingt chauffeurs ont arrêté de travailler. Si c'est ce dont parle le témoin, il a raison. Je ne suis pas au courant d'un arrêt quelconque antérieurement ou depuis lors.

M. Trudel: Donc, cela remonterait à 1953. selon vous, c'est le seul arrêt qu'il y aurait eu pour régler un conflit ouvrier.

M. Hurd: C'est juste.

M. Trudel: Au paragraphe suivant, vous dites, monsieur Hurd, que le service est adéquat.

M. Hurd: Oui.

M. Trudel: D'autres nous ont dit qu'il ne l'était pas, de sorte que ça ne concorde pas. Lorsque vous parlez de service adéquat, s'agit-il du service qu'assurent les chauffeurs que vous représentez ou bien du nombre de voitures ou encore est-ce qu'il y aurait un autre secteur que nous pourrions peut-être étudier et qui serait motif à griefs?

M. Hurd: Eh bien, monsieur, pas autant que je sache. Il n'y a eu que des lettres publiées périodiquement dans les journaux, mais la plupart émanaient de chauffeurs de taxi qui n'étaient pas autorisés à prendre des voyageurs en charge. J'étais là hier après-midi, et j'ai entendu un témoin dire qu'en tout et pour tout, le Ministère avait reçu dix plaintes au sujet de l'efficacité du service. C'est tout ce que je puis dire.

[Text]

Mr. Trudel: In appearing before the Committee, Mr. Hurd, the intent is, I think, to represent the interest of your members, the members of your local. This would be your prime interest?

Mr. Hurd: No, I would not agree. I also use the ground transportation to and from Malton. I also use the airplanes. I am also interested in fast, efficient service out of that airport.

Mr. Trudel: The reason I was asking this question, Mr. Hurd, is because I have had occasions in the past to negotiate several labour contracts where there was a situation similar to that which you have here, where 25 per cent of the members in the union or in the conference are full-time and 75 per cent part-time. I was wondering if you have made any representations at any time to change this proportion?

Mr. Hurd: Do you mean has the union made any representation to the Metropolitan Licensing Commission or the City Council?

Mr. Trudel: Right.

Mr. Hurd: The answer is, no.

Mr. Trudel: The other question, Mr. Chairman. You have mentioned 75 per cent of the time that your members are operating cabs for the transportation company, that they are deadheading one way or the other.

Mr. Hurd: That is correct.

Mr. Trudel: This seems to be, Mr. Chairman, comparatively high if we assume—and I stand to be corrected—that the taxi drivers who are complaining of this deadheading, and possibly they are not members of your local, are only involved 50 per cent of the time, because if they go to the airport they have no facilities to come back with a fare. I mean half the time for them, and you say 75 per cent of the time for your members.

Mr. Hurd: What I am saying is that the Air Terminal drivers I represent, basically come back to the airport. In the morning, they go out and pick up—phone calls received the night before and early in the morning—they deadhead out to pick up those fares from their homes. During the rest of the day, they come back to the airport empty, approximately three out of four trips. Now, that may be 70 per cent; it may be 75 per cent. I am not in a position to give you a strict figure.

[Interpretation]

M. Trudel: En comparaisant devant le Comité, monsieur Hurd, vous êtes censé représenter les intérêts des membres de votre syndicat. C'est votre intérêt?

M. Hurd: Je ne suis pas d'accord là-dessus, monsieur. Moi aussi, j'ai recours au service de transport pour faire la navette entre Malton et mon lieu de travail. En outre, j'emprunte aussi l'avion. Je tiens donc à un service rapide et efficace.

M. Trudel: Je vous demandais cela, monsieur Hurd, parce qu'il m'est arrivé auparavant de négocier bon nombre de contrats où 25 p. 100 des membres du syndicat étaient employés à plein temps et 75 p. 100 à temps partiel. Je me demandais si, à un moment donné, vous avez fait des instances pour équivaloir ce rapport.

M. Hurd: Vous voulez savoir si le syndicat a fait des instances auprès de la Commission d'émission des licences de la région métropolitaine?

M. Trudel: Oui.

M. Hurd: C'est non.

M. Trudel: Je passe à l'autre question, monsieur le président. Vous avez dit que 75 p. 100 des syndiqués conduisent des taxis pour le compte de la compagnie, qu'ils circulent à vide dans un sens comme dans l'autre?

M. Hurd: C'est juste.

M. Trudel: Alors, ça me paraît beaucoup, monsieur le président, si l'on pense—et je veux bien qu'on rectifie—que les chauffeurs de taxi qui formulent des griefs et probablement non affiliés à votre unité locale, ne sont en cause que 50 p. 100 du temps, vu qu'ils se rendent à l'aéroport et qu'ils n'ont aucune chance de prendre des clients en charge sur le chemin du retour. Ce serait dans une proportion de 50 p. 100 pour eux et de 75 p. 100 pour vos syndiqués.

M. Hurd: Ce que je veux dire, c'est que les chauffeurs d'*Air Terminal* que je représente font surtout la course du centre-ville à l'aéroport. Le matin, ils prennent en charge les clients qui ont appelé la veille ou tôt dans la matinée. Ils partent donc à vide jusqu'au domicile des clients. Le reste de la journée, ils rallient l'aéroport à vide, soit environ trois fois sur quatre. A vrai dire, il se peut très bien que ce soit 70 p. 100 ou encore 75 p. 100. Je ne puis vous donner de chiffre précis.

[Texte]

Mr. Trudel: I am not disputing your figures, Mr. Hurd. I accept your statement.

The representations we have had so far are from members deadheading or not having access to fares coming out of the airport. Am I correct in assuming that, by travelling one mile or two miles out of the airport, the Metro cabs are able to secure a fare within Metro Toronto?

Mr. Hurd: They would be within the area of Metropolitan Toronto, I would say, when they are a mile and a half out of the airport, but I have not measured it.

Mr. Trudel: It would be within two miles?

Mr. Hurd: Within two miles, yes.

Mr. Trudel: In other words, what we are talking about here is not the entire trip from within the airport to the centre of town but from within the vicinity of two miles?

Mr. Hurd: No, we are talking about the vicinity of the Constellation Hotel. That is within Metropolitan Toronto.

Mr. Trudel: Fine.

Mr. Hurd: So it is getting close.

Mr. Trudel: On the next page of your brief, Mr. Hurd, you mention that the Department of Transport should open up the Toronto International Airport to allow taxis to operate out of the airport. In your mind, is this our prerogative, or that of the Department of Transport, to open up the airport? Is this not a prerogative of either the provincial or the municipal authorities?

Mr. Hurd: Sir, I do not know. I was here yesterday afternoon and I heard conflicting opinions, legal opinions and I am not in a position to express an opinion that would have any authority.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would like to bow to my colleague from Broadview at this time, and I will go to the bottom of the list, if that is satisfactory to the Committee.

Mr. Gilbert: Mr. Hurd, I think you said that 75 per cent of the trips are deadhead trips.

Mr. Hurd: That is correct, sir.

Mr. Gilbert: Do any limousine drivers operate independently?

Mr. Hurd: No. All drivers we represent at Air Terminal Transport are full-time drivers.

[Interprétation]

M. Trudel: Je ne conteste pas les chiffres que vous donnez et je veux bien vous croire.

Les griefs dont nous avons été saisis émanent de syndiqués qui circulent à vide ou qui ne peuvent pas prendre en charge des clients à l'aéroport. Est-ce à dire qu'à un ou deux milles de l'aéroport, les taxis peuvent prendre des clients en charge dans la région métropolitaine ?

M. Hurd: Ils se trouveraient dans la banlieue de Toronto, nous disons à un mille et demi de l'aéroport, mais je n'ai pas mesuré la distance.

M. Trudel: Ce serait environ deux milles.

M. Hurd: Oui.

M. Trudel: Autrement dit, nous ne parlons pas en fait du trajet de l'aéroport au centre-ville, mais de l'aéroport à deux milles de distance.

M. Hurd: Non, nous parlons des abords de l'hôtel Constellation qui se trouve en banlieue torontoise.

M. Trudel: Très bien.

M. Hurd: C'est assez près.

M. Trudel: A la page suivante de votre mémoire, monsieur Hurd, vous dites que le ministère des Transports devrait donner accès aux taxis à l'aéroport international de Toronto. A votre avis, est-ce que cela est de notre ressort ou de celui du ministère des Transports? Ou bien est-ce que cela serait la prerogative du gouvernement provincial ou des autorités municipales?

M. Hurd: Je n'en sais rien, monsieur. J'étais là hier après-midi et il y avait divergence d'opinions là-dessus, je ne suis pas habilité à trancher la question.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je conviens de ce que vient de dire mon collègue de Broadview. Je vais poursuivre si vous y consentez.

M. Gilbert: Monsieur Hurd, vous avez dit, je crois, que 75 p. 100 des courses se faisaient à vide.

M. Hurd: C'est juste.

M. Gilbert: Les chauffeurs de limousines sont-ils indépendants?

M. Hurd: Non. Tous les chauffeurs que nous représentons à l'Air Terminal Transport

[Text]

There are no part-time drivers on the cars. The drivers are all working under a guaranteed week of nine hours per day, five days per week.

Mr. Gilbert: We have had evidence that 75 per cent of the taxi-cab drivers are part-time drivers. Is that right?

Mr. Hurd: That is correct, sir, according to the figures that were released here by the taxi-cab association.

Mr. Gilbert: Have you a comparison of the wages, hours and benefits of limousine drivers compared with taxi-cab drivers?

Mr. Hurd: If your Committee wishes, I can leave a couple of copies of the agreement under which the air terminal drivers operate, and I can give it to you verbally.

Mr. Gilbert: Maybe you could make that an appendix to the proceedings, Mr. Chairman.

Mr. Trudel: You have to suggest it first.

Mr. Skoberg: He already did.

The Chairman: Shall we append it to our report?

Mr. Skoreyko: Perhaps we could have photostat copies made of it and have them distributed. I think we could use that information in our arguments tomorrow with the main witness.

The Chairman: The day is a pretty heavy one, and maybe we will not have it by noon. However, I will make sure the Clerk has it done this afternoon so that we will have it tomorrow morning.

Mr. Skoreyko: I think it will be important to have it.

The Chairman: We will table it as an exhibit to our reporting.

Mr. Gilbert: Mr. Hurd, can you give us a quick resume of the comparison between limousine drivers and taxi-cab drivers?

Mr. Hurd: I cannot give you the conditions under which the taxi-cabs operate in the City of Toronto. I can only go where a taxi-cab driver was here yesterday and said that he operated on a fifty-fifty commission basis; 50 per cent to him and 50 per cent to the owner, and he bought the gasoline for the vehicle

[Interpretation]

sont employés à plein temps. Il n'y a pas de chauffeur à temps partiel pour ces voitures. Tous les chauffeurs travaillent en vertu d'un salaire, des heures de travail et des avantages, à raison de 9 heures par jour.

M. Gilbert: On nous a dit que 75 p. 100 de chauffeurs de taxis étaient employés à temps partiel. Est-ce exact?

M. Hurd: C'est juste. Ce sont les statistiques de l'Association des chauffeurs de taxis.

M. Gilbert: Avez-vous une comparaison des salaires, des heures de travail et des avantages des chauffeurs de limousines, et des chauffeurs de taxis?

M. Hurd: Si vous le voulez, je peux vous laisser quelques copies de l'entente conclue entre *Air Terminal Transport* et ses chauffeurs. Et je peux aussi vous en donner un résumé verbal.

M. Gilbert: Pourrions-nous l'annexer au compte rendu de nos délibérations, monsieur le président?

M. Trudel: C'est à vous de le proposer.

M. Skoberg: Il l'a fait.

Le président: L'annexons-nous au compte rendu?

M. Skoreyko: On pourrait peut-être en faire des photocopies et les distribuer. Cela pourrait nous servir demain pour interroger le témoin principal.

Le président: La journée est chargée et il se peut que nous ne les ayons pas pour midi. Cependant, je vais charger le greffier de s'en occuper cet après-midi pour que nous les ayons demain matin.

M. Skoreyko: Il importerait que nous les ayons.

Le président: Nous allons le déposer comme pièce à verser au compte rendu.

M. Gilbert: Monsieur Hurd, pouvez-vous nous faire une brève comparaison entre les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de limousine.

M. Hurd: Je ne saurais vous dire quelles sont les conditions de travail des chauffeurs de taxi à Toronto. Tout ce que je puis faire, c'est de vous dire comme un chauffeur de taxi vous disait hier, qu'ils sont à la commission, 50 p. 100. Ils achètent l'essence, ils n'ont aucun avantage marginal et ils paient une quote-

[Texte]

nd had no fringe benefits, and he paid something for insurance. That is the only comparative statement I can make, as far as a taxi-cab driver is concerned.

As far as our drivers are concerned, the present rate of a limousine driver as of today is \$2.86 per hour. The bus driver receives \$3.36 per hour. Hamilton drivers, not Metro drivers, and split-shift drivers—a split shift is a driver who works five hours, goes home for two or three, and comes back and does the rest of the shift—receive a premium of \$1.25 per shift.

Where the employer is required to provide nine hours of work per day, and 45 hours of work per week, they work straight through. In other words, their lunchtime is staggered so they get paid for their lunch hour.

After the first employment with the employer, all drivers receive uniforms from when on without charge. As far as statutory holidays are concerned, they have nine. Their vacation schedule is one week after one year, two after two years, three after seven years, and four after 12 years. That is 2, 4, 6, 8 per cent, or if the man is ill for 30 days or more, he must receive as vacation pay a minimum of one standard week's wages for each week of vacation.

Social welfare provisions are covered by Ontario hospitalization and are fully paid for by the employer. They are covered by OHSIP. They are covered by weekly indemnity in the case of sickness or accident not covered by compensation laws of \$60 per week for a period of six months. The employer pays all of that except approximately \$1 per month that is paid by the driver. There has been a fluctuation there since OHSIP came in because of different rates.

Mr. Gilbert: Mr. Hurd, has there been any attempt by the Teamsters Union to organize the taxi-cab drivers?

Mr. Hurd: There was a taxi drivers' union in Toronto...

The Chairman: Mr. Hurd, I am sorry, but I think we are going very far on this matter. We are not here to ask them if they belong to a union.

We are here to discuss ground transportation. I think we are slipping rather far from the item we have in front of us.

Mr. Benjamin: That tends to show up our bias.

Mr. Gilbert: Mr. Chairman, it is very important that...

[Interprétation]

part de l'assurance pour la voiture. C'est tout ce que je puis dire pour les chauffeurs de taxi. Maintenant, pour ce qui est de nos chauffeurs, ils touchent à l'heure actuelle \$2.86 de l'heure. Les chauffeurs d'autobus gagnent \$3.36 de l'heure. Ceux de Hamilton et non pas ceux de la région métropolitaine, ainsi que ceux qui travaillent par équipes—ils travaillent 5 heures, rentrent chez eux 2 ou 3 heures et reprennent quelques heures—touchent une prime de \$1.25 par tour d'équipe.

Lorsque l'employeur est tenu 9 heures de travail par jour et 45 heures par semaine, les chauffeurs travaillent sans interruption. L'heure du déjeuner est échelonnée pour qu'ils puissent être payés.

Après une période d'essai, tous les chauffeurs reçoivent un uniforme gratuit. Pour ce qui est des congés statutaires, ils en ont neuf. Pour les vacances, c'est une semaine après une année, deux après 2, trois après 7 ans et quatre après douze ans de service, soit 2, 4, 6 et 8 p. 100 ou si un chauffeur est malade pendant 30 jours ou plus, il doit toucher un minimum d'une semaine de salaire pour chaque semaine d'absence.

Sur le plan social, il y a l'assurance-hospitalisation de l'Ontario dont l'employeur acquitte les cotisations. Il y a aussi l'OHSIP. En cas de maladie ou d'accident qui ne serait pas compensé par la loi sur les accidents du travail, ils ont droit à une indemnité de \$60 par semaine pendant six mois. L'employeur paie tout cela, sauf un dollar par mois environ que verse le chauffeur. C'est quelque peu changé depuis l'entrée en vigueur de OHSIP.

M. Gilbert: Monsieur Hurd, est-ce que les camionneurs ont tenté d'organiser les chauffeurs de taxi.

M. Hurd: Il y avait un syndicat des chauffeurs de taxi à Toronto...

Le président: Je m'excuse, mais je crois que nous nous éloignons pas mal du sujet à l'heure actuelle. Nous ne sommes pas ici pour leur demander s'ils sont affiliés à un syndicat.

Nous sommes ici pour parler du transport au sol, et je crois que nous nous éloignons passablement du sujet.

M. Benjamin: Ce qui démontre un gauchissement.

M. Gilbert: Monsieur le président, il est très important...

[Text]

The Chairman: I know it is important, but this is not the order of reference that we received, from the government in being here.

Mr. Gilbert: Conditions are part of our reference, and there are conditions.

The Chairman: We will have this photostated, and you will have all the information tomorrow morning that you want.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think we should make it very clear that we enter into a situation here where we are trying to determine whether or not this association and this union are really trying to represent the people other than their own members. We have heard representations from independent taxi drivers before us as to what their conditions are, and I think it is very important that we find out whether or not they are concerned about other people.

The Chairman: I come back to my same question. What has that to do with ground transportation?

Mr. Skoberg: Very much. The efficiency of it.

Mr. Horner: No, we are concerned with the passengers, from point A to point B.

The Chairman: Right.

Mr. Horner: Not the drivers.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on that very point Mr. Horner makes, we are concerned about the service to the passengers.

Mr. Horner: That is right.

Mr. Benjamin: The quality and conditions of the work of the employees directly affects the quality of the service. If working conditions and salaries and benefits and whatnot are away below standard, the service to those passengers is going to be that much less.

I think this has a great deal to do with the quality of the service provided for passengers. When one sees the condition under which taxi drivers operate, and the kind of service they sometimes provide because of their low income and low benefits, I think this has a great deal to do with the quality of service that airline passengers get.

Mr. Deakon: In respect to this issue here, what you are really going to show is that the air terminal service is making a good buck in being able to provide these benefits, whereas the other drivers are not able to do so. That is all you are going to show here.

Mr. Horner: Exactly.

[Interpretation]

Le président: Je le sais, mais ça n'est pas pour ça que nous sommes mandatés.

M. Gilbert: Les conditions de travail entrent en considération.

Le président: Nous aurons des photocopies demain matin, de sorte que vous aurez tous les renseignements que vous voulez.

M. Skoberg: Monsieur le président, je crois que nous devrions peut-être établir très clairement, que nous sommes en train de déterminer si ce syndicat local et si cette association font tout pour représenter les chauffeurs qui ne sont pas membres.

Nous avons eu des instances de la part des chauffeurs de taxi indépendants quant à leurs conditions de travail et il importe de savoir s'ils se préoccupent vraiment d'eux.

Le président: Je reviens toujours à ce que j'ai dit au début. Qu'est-ce que cela a à voir avec le transport au sol?

M. Skoberg: Beaucoup. Son efficacité.

M. Horner: Non, nous devons nous occuper des voyageurs qui se rendent de A à B.

Le président: Très bien.

M. Horner: Non pas des chauffeurs.

M. Benjamin: Monsieur le président, sur ce point précis de M. Horner, je dois dire que nous nous préoccupons du service-voyageurs.

M. Horner: C'est ça.

M. Benjamin: Les conditions influent directement sur la qualité du service.

Si les conditions de travail, les salaires et les avantages sociaux sont inférieurs à la normale, le service aux voyageurs s'en ressentira.

Cela a beaucoup à voir avec la qualité du service fourni aux voyageurs. Quand on voit les conditions de travail des chauffeurs de taxi, ainsi que la qualité du service qu'ils assurent parfois, en raison de leurs avantages sociaux et de leurs salaires peu élevés, je crois que cela a beaucoup à voir à ce sujet.

M. Deakon: En fait, vous voulez démontrer que le service d'*Air Terminal Transport* est vraiment rentable et que ce n'est pas le cas pour les autres chauffeurs—c'est ça?

M. Horner: Exactement. ...

[Texte]

Mr. Skoberg: Let us develop it.

Mr. Horner: Well, we know at least, or you may know it, but let us not play politics in this. Let us get on with the show here.

The Chairman: Order, please!

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman. There was a question asked, and I think it is very important to show...

An hon. Member: You are not even on the list.

Mr. Skoberg: ...as part of our record, whether or not the Chairman is going to allow the question to be answered by the witness.

Mr. Skoreyko: The Chairman said no.

Mr. Skoberg: No, he did not say no. He was determining whether or not the point of order was well taken.

Mr. Benjamin: It is going to be a quick answer to let us get it over with.

The Chairman: I think it would create a precedent if I were to allow this question to be answered, Mr. Skoberg. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Hurd, who employs you?

Mr. Hurd: Who employs me? The Metro Union itself. The Local Union itself. Local 352 my employer.

Mr. Forrestall: Is that your full-time occupation?

Mr. Hurd: That is right.

Mr. Forrestall: Is part of the reason for your brief borne out of what I am sure is a full awareness on the part of the drivers and the employees of the transportation service that now has the licence, of the position of that company, which again I am sure is quite widely known, that they would not guarantee a full 24-hour service?

Let us start again. Is your brief in any way based on an understanding that the Air Terminal Transport people would not guarantee their service in the event there were an opening up of a common stand at the Toronto International Airport...

Mr. Hurd: Yes.

Mr. Forrestall: ...and the resulting difficulty that would cause in terms of job security?

[Interprétation]

M. Skoberg: Élaborons un peu.

M. Horner: Vous savez ou tout au moins vous le savez sans doute, mais ne jouons pas au plus fin, passons aux choses sérieuses.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

M. Skoberg: J'en appelle au Règlement, s'il vous plaît. Une question a été posée, et je crois qu'il est très important de montrer...

Une voix: Vous n'êtes même pas sur la liste.

M. Skoberg: Qu'il soit versé au compte rendu si le président va permettre au témoin de répondre à la question.

M. Skoreyko: Le président a dit non.

M. Skoberg: Certes pas. Il décidait si l'appel au règlement était valide ou non.

M. Benjamin: Ce serait une réponse rapide de toute façon.

Le président: Je crois que cela créerait un précédent si j'acceptais qu'on réponde à cette question, monsieur Skoberg. Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

M. Forrestall: Monsieur Hurd, qui vous emploie?

M. Hurd: Le syndicat Metro. L'unité locale 352, en fait.

M. Forrestall: Est-ce là votre emploi à plein temps?

M. Hurd: Oui, en effet.

M. Forrestall: Votre mémoire ne découle-t-il pas en partie de ce que, j'en suis sûr, les chauffeurs et les employés du service de transport se rendent compte de la situation de la compagnie qui, en dépit de sa franchise, c'est bien connu, n'est plus en mesure d'assurer un service ininterrompu de 24 heures?

Continuons. Votre mémoire s'inspire-t-il, de quelque façon, de l'entente selon laquelle les gens de l'*Air Terminal Transport* ne pourraient garantir leur service dans l'éventualité d'un poste collectif qu'on établirait à l'aéroport international de Toronto...

M. Hurd: Oui.

M. Forrestall: ...et des difficultés qui s'en suivraient dans le maintien des emplois?

[Text]

Mr. Hurd: I believe if it were opened up they could not guarantee that service.

Mr. Forrestall: Do you think that is a reasonable position for that Company to take?

Mr. Hurd: Yes, I do. I do not think they could give the service any longer because if a taxi driver, and we heard it yesterday, goes in three times in one day and does not come back for a week, as I understood their brief, he wants the right on the one day that he goes in three times to pick up three passengers to take them out and then he has no further responsibility for another week if he happens to go back there. I do not know how any company could supply and maintain a standard fleet under those conditions of competition.

Mr. Deakon: They would be able to pay them the wages anyway.

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, that I will pass with the simple observation that I appreciate your position. I appreciate what you are trying to say in your brief and what you are trying to do. It is not going to serve the purpose of the Committee or anybody here for us to get into an argument on whether or not the reasons—I hate suggestions of blackmail and I am not particularly concerned, quite frankly, Mr. Hurd, with the people who would use it. It is an exercise that corners us into a position that I do not believe is tenable.

Mr. Skoberg: What is he talking about?

Mr. Hurd: Sir I hope you are not suggesting that I am...

An hon. Member: Slow down.

Mr. Forrestall: Oh no, not you. That is why I qualified earlier when I said I understood and appreciated you. That is why I asked you where you worked, how you were employed and what your responsibilities and jobs were.

Mr. Benjamin: Are you talking about Mr. Hurd's brief?

Mr. Forrestall: I am talking about the fact that there may very well be another reason. I am talking about something that appears on page 14, but whether or not it appears in the brief we have heard does not matter. It is commonly known. The argument was used in Montreal and I am sure it will be used in every other place we go. I happen to believe

[Interpretation]

M. Hurd: A mon avis, si la concurrence entrain en jeu, on ne pourrait maintenir un tel service.

M. Forrestall: Croyez-vous que l'attitude de la compagnie est justifiée?

M. Hurd: Oui, je le crois. A mon avis, elle ne pourrait assurer ce service plus longtemps car si un chauffeur de taxi, selon ce qu'on entendu hier, se rend au poste trois fois en une journée et n'y revient pas avant une semaine, comme le laisse entendre la mémoire, il tient à son droit quant à la journée où il est allé par trois fois chercher trois voyageurs qu'il a conduits ailleurs, après quoi il n'aurait plus de responsabilité pendant une autre semaine, même s'il lui arrive de retourner au poste. Dans ces conditions de concurrence, je me demande comment une compagnie pourrait maintenir un service et une flotte normale de voitures.

M. Deakon: Elle pourrait tout de même leur verser leurs salaires.

M. Forrestall: Je me bornerai à dire que je me rends compte de la situation. Je comprends ce que vous tentez d'exprimer dans votre mémoire et où vous voulez en venir. Cela n'aiderait pas le Comité ni personne ici présent d'amorcer une discussion sur les raisons... Je m'oppose à toute allusion au chantage et, franchement, monsieur Hurd, je ne me laisse pas impressionner par les gens qui y ont recours. C'est de nature à nous pousser dans une position que je crois intenable.

M. Skoberg: De quoi parle-t-il?

M. Hurd: J'espère, monsieur, que vous ne prétendez pas que je...

Une voix: Tout doux.

M. Forrestall: Oh non, pas vous. C'est pour quoi j'ai déjà dit que je comprenais votre point de vue et que j'en tenais compte. Aussi, vous ai-je demandé où vous aviez travaillé, quelles étaient vos fonctions et les responsabilités découlant de vos emplois.

M. Benjamin: Parlez-vous du mémoire de M. Hurd?

M. Forrestall: Je fais allusion au fait qu'il peut très bien s'agir d'une autre raison. Je parle d'un point qui figure à la page 14, mais il importe peu qu'il en soit question ou non dans l'exposé que nous avons entendu. Tout le monde le sait. On a présenté cet argument à Montréal et je suis certain qu'il sera soulevé partout ailleurs où nous irons. Je crois qu'

Texte]

that there is a sensible balance and that we can arrive at one without too much difficulty, one that is going to be satisfactory in terms of men permanently employed, and in terms of the taxi drivers who have to go to the airport. I have a mental hang-up about the reason behind your brief, so I will pass.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, and Mr. Hurd, you stated that the service of ATT has and will deteriorate when taxis get some part of the action at the airport. Did I understand you correctly?

Mr. Hurd: Sir, I believe what I said was that in my opinion and in the opinion of a number of the drivers employed by Air Terminal Transport it has to some extent deteriorated since this relaxation of the franchise, and we believe that if the taxi were allowed to be there on an open basis it would deteriorate further because we do not know how Air Terminal Transport could maintain a fleet to service the airport with the uncertainty of the business that they would get.

Mr. Benjamin: It would be a case of their volume of business dropping and preventing them from maintaining the equivalent vehicle establishment that they have now.

Mr. Hurd: High one day, if there were not many taxis or if there were not a choice of taxis and low the next day if there were lots of taxis.

Mr. Benjamin: On the problem of deadheading, would Air Terminal Transport's deadheading be, in most cases, in the opposite direction to that of the taxis?

Mr. Hurd: In the case of first thing in the morning, it is deadhead out to the airport, with a fare coming back from people's homes. The rest of the day it pretty well is reversed. It is deadhead from the destination of the passenger back to the airport.

Mr. Benjamin: Taxis would be the other way around. They would have a fare out to the airport and deadhead back.

Mr. Hurd: That is correct.

Mr. Benjamin: So that if one were to say that it would be fair for the taxis to be allowed to pick up fares at the airport for a return trip to Metropolitan Toronto or Mississauga or anywhere else, would you agree then

[Interprétation]

nous pouvons en arriver à un certain équilibre sans trop de difficultés, à une conclusion satisfaisante quant aux employés permanents et aux chauffeurs de taxi qui doivent se rendre à l'aéroport. Je n'accepte pas sans réserve la raison dont s'inspire votre mémoire, mais je m'arrête ici.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le Président et monsieur Hurd, vous avez dit que le service de l'ATT s'est détérioré et qu'il continuera de le faire tant que tous les taxis seront autorisés à l'assurer à l'aéroport. Vous ai-je bien compris?

M. Hurd: Ce que je crois avoir dit, monsieur, c'est à mon avis et selon l'opinion d'un certain nombre de chauffeurs employés par l'*Air Terminal Transport*, le service s'est détérioré dans une certaine mesure depuis qu'on en a étendu la franchise, et nous croyons que, si tous les taxis y étaient admis, ce service empirerait, car nous nous demandons comment l'*Air Terminal Transport* pourrait le maintenir par ses propres voitures sans savoir quel chiffre d'affaires cette compagnie pourrait en retirer.

M. Benjamin: Ce serait une réduction de leur chiffre d'affaires, ce qui les empêcherait de maintenir le nombre de voitures qu'ils tiennent actuellement à la disposition des voyageurs.

M. Hurd: Ce volume d'affaires pourrait être élevé le jour où les taxis seraient peu nombreux ou s'il n'y avait pas un grand choix de voitures, mais il serait faible le lendemain s'il y avait quantité de taxis.

M. Benjamin: Quant aux voyages à vide, l'*Air Terminal Transport* se trouverait-elle dans une situation contraire à celle des taxis?

M. Hurd: Le matin, les courses à vide s'effectuent entre l'aéroport et le domicile du client. Durant le reste de la journée, c'est généralement le contraire. La voiture revient à vide à l'aéroport après avoir déposé le client chez lui.

M. Benjamin: Les autres taxis seraient dans le cas contraire. Ils ont des clients à conduire à l'aéroport mais ils en reviennent à vide.

M. Hurd: Exactement.

M. Benjamin: De sorte que, si l'on dit qu'il serait juste pour les taxis d'être autorisés à prendre des voyageurs pour les conduire dans la région métropolitaine de Toronto ou à Mississauga ou ailleurs, trouveriez-vous qu'il

[Text]

it would be equally fair for Air Terminal Transport to be allowed to cruise and pick up passengers in Toronto.

Mr. Hurd: No, I would not, sir, for this reason. If Air Terminal Transport cars were cruising and soliciting on the streets of Toronto for return fares, those cars cannot be back at the airport to give the service for which they are primarily there, which is to give service out of the airport.

Mr. Benjamin: The fact that ATT have some 80 taxi licences in Mississauga, would you agree that in the event that taxis from Metropolitan Toronto or Mississauga are allowed to pick up fares into the airport, this then is the opening by adding cabs on or putting meters in some of their present vehicles to move in on some of the territory that the taxis presently have.

Mr. Hurd: Of course, in our brief we disagree that Air Terminal Transport should be allowed to use franchise or broker operation type of cabs in there as well as any other taxi. We think that any type of taxi will lessen adequacy of the service.

Mr. Benjamin: Would the standing time on the average for ATT, the amount of time that vehicles stand and wait, be somewhat larger than those of taxi companies?

Mr. Hurd: I would not know, sir. At different times of day there is standing time by Air Terminal Transport cars. I will say the standing time is less now than it was, say, 10 or 12 years ago when there were not nearly as many flights into that airport.

Mr. Benjamin: I would like to pursue the area that Mr. Horner opened up on the matter of the future increase in passengers arriving and departing from Malton. I suppose you would agree that it would logically follow that any franchise holder, ATT or anyone else, would have to equivalently enlarge their number of vehicles and their staff in proportion to the increase in traffic. Would this logically follow as far as you are concerned?

Mr. Hurd: That is correct, sir. Since 1966, they have increased their staff by approximately 115 drivers, and if you went back to where this Local got bargaining rights—I can only give you a guess—I would think that at that time there were probably 25 drivers employed by Air Terminal Transport. So, the staff increased as the volume of traffic increased over the last 18 years.

[Interpretation]

serait également normal que les voitures de l'*Air Terminal Transport* puissent parcourir la ville de Toronto pour y cueillir des clients?

M. Hurd: Non, monsieur, pour la raison suivante. Si les voitures de l'*Air Terminal Transport* pouvaient prendre des clients dans les rues de Toronto, elles ne pourraient retourner assez vite à l'aéroport pour y assurer le service qu'on y attend d'eux.

M. Benjamin: Comme l'ATT possède environ 80 permis de taxi à Mississauga, admettez-vous que si les taxis de la région métropolitaine de Toronto ou de Mississauga sont autorisés à y cueillir des clients, c'est déjà une ouverture pour la compagnie à ajouter des voitures et à installer des taximètres dans leurs propres voitures afin de desservir le territoire régulier des autres taxis?

M. Hurd: Évidemment, dans notre mémoire nous contestons qu'on accorde à l'*Air Terminal Transport* une franchise ou un genre d'agence de taxis comparable à celles des autres taxis. Nous croyons que si tous les taxis étaient admis, le service aux voyageurs en souffrirait.

M. Benjamin: La période d'attente de la moyenne des taxis de l'ATT serait-elle plus longue que celle des voitures appartenant à d'autres compagnies?

M. Hurd: Je ne saurais dire, monsieur. À certaines heures du jour, les voitures de l'*Air Terminal Transport* sont inactives. Mais les périodes vides sont moins longues qu'elles ne l'étaient, disons, il y a 10 ou 12 ans, quand on comptait beaucoup moins d'envolées à l'aéroport.

M. Benjamin: Revenons à la question soulevée par M. Horner relativement au nombre croissant de voyageurs arrivant ou quittant Malton. Vous admettez sans doute que logiquement tout détenteur de franchise, que ce soit l'ATT ou une autre organisation, devra augmenter le nombre de ses voitures proportionnellement à l'intensité du trafic. C'est une conséquence normale des intérêts qu'on y possède.

M. Hurd: En effet, monsieur. Depuis 1966 le personnel compte 115 chauffeurs de plus comparativement au nombre de 25 que comptait déjà, si j'ai bon souvenir, la branche syndicale des employés de l'*Air Terminal Transport*. Le personnel a augmenté en proportion du trafic au cours des 18 dernières années.

[Texte]

Mr. Benjamin: Do you feel and does your membership feel that the Department of Transport, in light of some complaints we have had—mostly from taxi operators, but some complaints from passengers—has supervised and required ATT to enlarge their operations quickly enough to cope with the increasing traffic load or do you feel that the Department as well as ATT has been remiss in keeping up this supervision and requirement?

Mr. Hurd: Yes, I do.

Mr. Benjamin: In other words, would you like to see conditions in the ATT contract with the Department of Transport more strictly enforced and the supervision of DOT more stringent than it has been?

Mr. Hurd: That is correct, both in the area of the operation of the Air Terminal Transport and also in the area of the enforcement of the franchise in regard to soliciting by taxis and picking up fares unauthorized within the confines of the airport.

Mr. Benjamin: Has your Local, individual members or yourself lodged any complaints or made any submissions to the Department?

Mr. Hurd: I have not made a submission to the Department but I have personally talked to the RCMP at the airport and requested that they enforce the regulations out there more adequately than they have been.

Mr. Benjamin: I meant, Mr. Hurd, have you or your association made any requests of the Department to require ATT to enlarge and improve upon their service in keeping with the increase in passenger use at Malton?

Mr. Hurd: No, we have not.

Mr. Benjamin: That is all for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. My question has been answered in part by Mr. Hurd. Yesterday and today many representations were made by members that in addition to the ground transportation service supplied by Air Terminal Transport, the limousines and the buses, a supplementary taxicab service was also required. In the interests of the travelling public and in the interest of your Union, has your Union ever made representation to ATT requesting

[Interprétation]

M. Benjamin: Croyez-vous, vous et les membres de votre personnel, que le ministère des Transports, à la suite des plaintes qui nous ont été formulées, surtout de la part des propriétaires de taxis mais aussi de certains voyageurs, a suffisamment étudié la question et exigé de la compagnie ATT que celle-ci augmente ses opérations assez rapidement pour répondre au trafic local croissant, ou pensez-vous que le ministère aussi bien que l'ATT ont négligé de prendre les mesures requises en l'occurrence?

M. Hurd: Oui, je le crois.

M. Benjamin: Autrement dit, souhaiteriez-vous que les clauses du contrat passé entre l'ATT et le ministère des Transports soient appliquées plus rigoureusement et que le contrôle exercé par ce ministère soit plus resserré qu'auparavant?

M. Hurd: Je réponds oui tant en ce qui concerne les opérations de l'*Air Terminal Transport* que dans l'application de la franchise visant la sollicitation interdite des clients dans les limites de l'aéroport.

M. Benjamin: Est-ce que votre branche syndicale, quelques-uns de ses membres ou vous-même avez porté plainte ou avez formulé des propositions au ministère?

M. Hurd: Je n'ai pas protesté auprès du ministère, mais j'ai moi-même demandé à des agents de la Gendarmerie royale, à l'aéroport, de faire appliquer les règlements d'une façon plus efficace qu'ils ne l'ont fait.

M. Benjamin: Je vous demandais, monsieur Hurd, si vous-même ou votre association aviez prié le ministère d'exiger de l'ATT qu'elle augmente et améliore son service au rythme de l'intensité croissante du trafic des voyageurs à Malton?

M. Hurd: Nous ne l'avons pas fait.

M. Benjamin: C'est tout pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. M. Hurd a partiellement répondu à la question que je voulais lui poser. Hier et aujourd'hui, des gens ont formulé plusieurs représentations aux termes desquelles, en plus du service assuré par l'*Air Terminal Transport*, il était nécessaire d'ajouter des limousines, des autobus et des voitures munies de taximètres. Dans l'intérêt du public voyageur et dans celui de votre syndicat, celui-ci a-t-il jamais réclamé de l'ATT qu'elle

[Text]

that they provide or make available metered taxi service from the airport—because in their contract with the Department of Transport provision is made for granting of service by buses, limousines and metered taxis.

Mr. Hurd: No sir, we have not.

Mr. Mazankowski: Why have you not?

Mr. Hurd: We have made representations to them on exactly the opposite point—that they put on more limousines of their own and eliminate the taxis.

Mr. Mazankowski: Do you not agree with the other evidence we heard preceding your brief to the effect that this supplemental service was in fact required, that many of the travelling public did require or did request metered taxi service?

Mr. Hurd: I am not in a position to answer how many of the travelling public have requested taxis?

Mr. Mazankowski: Has your Union ever conducted any kind of a survey in this regard?

Mr. Hurd: It would be almost impossible. We would have to interview every passenger and ask him if he wanted a taxi or an air terminal car.

Mr. Mazankowski: Has your Union ever initiated any interest in this regard.

Mr. Hurd: The answer is no.

The Chairman: Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Hurd, is it correct that the company serving Malton right now hires 80 more taxis from Mississauga and they use them as they wish?

Mr. Hurd: No, that is not correct.

My understanding, and I cannot give it to you with any great authority, is that they did get a broker type licence from Mississauga in February or March of last year that gives them the right to have 80, but it is also my understanding that they do not have any more than two or four.

Mr. Portelance: That is all they need.

Mr. Hurd: In other words, while they have the licence they are not using them.

Mr. Portelance: If they were going to use them would these people have to belong to your Union?

[Interpretation]

fournisse des voitures munies de taximètre, assurant le service à partir de l'aéroport, conformément aux dispositions du contrat conclu avec le ministère des Transports au sujet de ces dernières additions?

M. Hurd: Non, monsieur, nous ne l'avons pas fait.

M. Mazankowski: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Hurd: Nous lui avons demandé tout le contraire, soit qu'elle mette à la disposition des gens plus de limousines et qu'elle supprime les taxis.

M. Mazankowski: Êtes-vous d'accord avec le témoignage qui a précédé votre mémoire et selon lequel le service supplémentaire était requis et qu'un grand nombre de voyageurs le réclament et insistent pour obtenir un service de voitures à taximètre ?

M. Hurd: Je ne sais pas combien de voyageurs ont réclamé des taxis.

M. Mazankowski: Votre syndicat a-t-il mené un genre d'enquête à ce sujet?

M. Hurd: Ce serait presque impossible. Il nous faudrait demander à chaque voyageur s'il préférerait un taxi ou une voiture d'Air Terminal.

M. Mazankowski: Le syndicat a-t-il manifesté quelque intérêt à cet égard?

M. Hurd: Non, monsieur.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: Monsieur Hurd, est-il exact que la compagnie qui dessert actuellement Malton loue actuellement 80 taxis de plus venant de Mississauga et qu'elle les utilise à son gré?

M. Hurd: Non, c'est faux. Si je comprends bien, sans pouvoir l'affirmer, c'est qu'elle a obtenu un genre de permis de la part d'une agence de Mississauga, en février ou mai de l'an dernier, qui lui accorde le droit d'obtenir 80 taxis, mais je ne crois pas qu'elle en ait utilisé plus de deux ou quatre.

M. Portelance: C'est tout ce qu'il lui fallait.

M. Hurd: Autrement dit, elle possède ces permis sans les utiliser.

M. Portelance: Si elle les utilisait, les chauffeurs seraient-ils tenus de faire partie de votre syndicat?

[Texte]

Mr. Hurd: I would think not, because it would be a broker-type arrangement—the individual would own the car and the broker would collect some fee for the services of espachers, radios and so on.

Mr. Portelance: Does the international company have a permit to take someone, on a call from Toronto, to Hamilton—not to Malton out to Hamilton? Are they allowed to do that now?

Mr. Hurd: Air Terminal Transport?

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Hurd: Yes, they have a service that runs to Hamilton and return.

Mr. Portelance: I took Hamilton as an example. Would they be able to go from Toronto to Georgetown?

Mr. Hurd: Yes, as long as the trip originated in the airport.

Mr. Portelance: But I am talking about a special call from Toronto. I am in Toronto and I would like to use their limousine to go out to the airport but to Georgetown. Are they allowed to do that?

Mr. Hurd: No. My understanding is that they are not allowed to pick up any place except in the airport and deliver, or if a telephone request comes in they can pick up outside and bring them to the airport.

Mr. Portelance: But it is always in connection with the airport.

Mr. Hurd: Correct sir.

Mr. Portelance: In such a case a taxi cab could take someone in Toronto or, if he is called, in Mississauga, to any other place?

Mr. Hurd: Correct.

Mr. Portelance: Or back to Toronto.

Mr. Hurd: To clear up that point, my understanding is that the trip must either originate at the airport or end at the airport.

Mr. Portelance: That is the only permit they have right now?

Mr. Hurd: Correct.

Mr. Portelance: That is all, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I would like to pursue a question asked a while ago. What supervision does your association, the Teamsters, have over

[Interprétation]

M. Hurd: Je ne le crois pas, car il s'agirait d'un accord avec l'agence; le propriétaire de la voiture et celui de l'agence percevraient une cotisation pour couvrir les frais de communication, de radio, etc.

M. Portelance: La compagnie internationale est-elle autorisée à prendre un appel provenant de Toronto pour une course à Hamilton—non pas à Malton mais à Hamilton? Peut-elle le faire actuellement?

M. Hurd: L'Air Terminal Transport?

M. Portelance: Oui.

M. Hurd: Oui, elle peut assurer un service aller retour jusqu'à Hamilton.

M. Portelance: C'est à titre d'exemple que j'ai mentionné Hamilton. Pourrait-elle prendre un voyage de Toronto à Georgetown?

M. Hurd: Oui, à condition que le départ se fasse de l'aéroport.

M. Portelance: Mais je parle d'un appel venant de Toronto. Si je me trouve à Toronto et que je veux prendre leur limousine pour me rendre non pas à l'aéroport mais à Georgetown. Sont-ils autorisés à faire cette course?

M. Hurd: Non. Si je comprends bien, ils ne sont pas autorisés à prendre un client ailleurs qu'à l'aéroport pour le conduire chez lui, mais si quelqu'un téléphone ils sont autorisés à le prendre chez lui pour l'amener à l'aéroport.

M. Portelance: Mais leurs courses doivent toujours se rattacher à l'aéroport.

M. Hurd: Oui, monsieur.

M. Portelance: Alors, un taxi peut prendre un client à Toronto et, si on l'appelle, à Mississauga, pour le conduire n'importe où?

M. Hurd: Oui.

M. Portelance: Ou le ramener à Toronto.

M. Hurd: Pour résumer la question, sauf erreur, la course doit commencer ou finir à l'aéroport.

M. Portelance: C'est la seule franchise qu'ils ont actuellement?

M. Hurd: Oui.

M. Portelance: C'est tout, je vous remercie.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Je voudrais revenir sur une question qu'on a posée il y a quelque temps. Quel contrôle votre association, les «Teams-

[Text]

your membership in the operation of the cabs?

Mr. Hurd: Of the taxis?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Hurd: You are talking about the taxis from Metro Toronto and Mississauga.

Mr. Skoberg: That is right.

Mr. Hurd: We have none.

Mr. Skoberg: Do you have any regulations, or do you consider that you have a responsibility to ensure that the membership of your organization look after the situation and in fact make sure that the public and the user are well looked after?

Mr. Hurd: Yes.

Mr. Skoberg: Do you have any programs in this regard, such as driver training, deportment, schooling.

Mr. Hurd: Driver training, no.

Mr. Skoberg: Have you ever made any direct contact with the airport manager in respect of any complaints having to do with RCMP action at the airport?

Mr. Hurd: To the airport manager, no.

Mr. Skoberg: Why would you not?

Mr. Hurd: Our agreement is with Air Terminal Transport and we generally hold meetings once a month to iron out problems. That is usually where the problems are ironed out. Then they in turn go to the airport manager to discuss any problem that may affect the driver.

Mr. Skoberg: In your opinion and in the opinion of your Union, the Teamsters, do you believe that a direct line from the airport to the other taxi companies in Toronto would be of advantage?

Mr. Hurd: I do not know what kind of an advantage it would be but it would certainly give the passenger, who for some reason objects to using Air Terminal Transport, the right to call an outside cab and get one if it was available.

Mr. Skoberg: Does your association agree or disagree with this thought?

Mr. Hurd: We agree.

[Interpretation]

ters», exerce-t-elle sur l'adhésion de ses membres dans l'industrie des taxis?

M. Hurd: Des taxis?

M. Skoberg: Oui.

M. Hurd: Vous parlez des taxis de la région métropolitaine de Toronto et de Mississauga.

M. Skoberg: En effet.

M. Hurd: Aucun.

M. Skoberg: Avez-vous des règlements ou considérez-vous qu'il incombe à vos membres de surveiller la situation et de vous assurer que le public et le client soient satisfaits?

Mr. Hurd: Oui.

M. Skoberg: Avez-vous quelques programmes, à cet égard, comme la formation des chauffeurs, leur comportement, leur instruction?

M. Hurd: Aucun en ce qui concerne la formation de chauffeurs.

M. Skoberg: Avez-vous déjà discuté avec le gérant de l'aéroport au sujet de plaintes ayant trait à l'activité de la Gendarmerie royale dans l'aéroport?

M. Hurd: Avec le gérant de l'aéroport, non.

M. Skoberg: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Hurd: D'après notre accord avec l'Air Terminal Transport nous avons en moyenne une réunion par mois pour discuter de nos problèmes et au cours de laquelle ils sont résolus. Ils sont ensuite exposés au gérant de l'aéroport en ce qui concerne les chauffeurs.

M. Skoberg: D'après votre opinion et celle de votre syndicat, les Teamsters, croyez-vous qu'une ligne directe entre l'aéroport et les autres compagnies de taxis à Toronto serait avantageuse?

M. Hurd: J'ignore quel avantage il pourrait en découler, mais elle assurerait certainement au voyageur qui répugne à recourir à l'Air Terminal Transport le droit d'appeler un taxi de l'extérieur et de l'obtenir s'il est disponible.

M. Skoberg: Votre association approuve-t-elle ou non cette idée?

M. Hurd: Nous l'approuvons.

[Texte]

Mr. Skoberg: Would you and your Union at this particular time agree that when tenders come up, say in 1970-71, they should be opened up to the public?

Mr. Hurd: I could not disagree that the Department of Transport has the right to open up the tender to anyone who has the qualifications to tender.

Mr. Skoberg: Then if there was a common stand would a common despatcher for all taxi companies be of any advantage whatsoever? How would you assess the situation?

Mr. Hurd: I do not see how taxicabs could operate in the airport in conjunction with Air Terminal Transport and, while I oppose this idea, I do not think it could work in any responsible manner whatever unless it was controlled by the franchise holder.

Mr. Skoberg: Unless it was controlled by him?

Mr. Hurd: Yes—which I object to.

Mr. Skoberg: Your association or your union objects to it.

Mr. Hurd: That is right. I am speaking on behalf of the members of the Local and when I say "I" I am referring to the Local.

Mr. Skoberg: How many people do you have there?

Mr. Hurd: The seniority list as of October 5—295. They were broken down to approximately 270 limousine drivers and approximately 25 bus drivers.

Mr. Skoberg: Have you ever given any consideration to going out to Crow Foot to try to organize the truck drivers out there?

Mr. Trudel: Is that a question of privilege?

The Chairman: Order, please. Mr. Deakon.

Mr. Deakon: We all understand and we sympathize with the fact that you, being a representative of organized labour, naturally are here to protect their interests. However, there are people in this big metropolis of ours who, when they are going to the airport, pick up a taxi in Toronto, perhaps Independent Taxi or a taxi belonging to the Metro association; they are not going to go down to the Royal York Hotel and pick up the limousine or any other Terminal Transportation because of the

[Interprétation]

M. Skoberg: Actuellement, vous-même et votre syndicat seriez-vous prêts à accepter que, quand les soumissions seront ouvertes, pour 1970-1971, elles le soient au public?

M. Hurd: Je ne conteste pas le droit du ministère des Transports à ouvrir une soumission à quiconque a les qualités requises pour soumissionner.

M. Skoberg: Si tous les intéressés s'entendaient pour nommer un expéditeur commun s'occupant de toutes les compagnies de taxis, y verriez-vous quelque avantage? De quel œil verriez-vous cette situation?

M. Hurd: Je ne vois pas comment les taxis peuvent fonctionner à l'aéroport en collaboration avec l'Air Terminal Transport, et même si je m'oppose à cette idée, je ne crois pas que ce projet pourrait se réaliser normalement à moins que le contrôle en soit exercé par le détenteur de franchise.

M. Skoberg: A moins que celui-ci en ait le contrôle?

M. Hurd: Oui, ce à quoi je m'oppose.

M. Skoberg: Votre association ou votre syndicat s'y objecte aussi?

M. Hurd: En effet. Je parle au nom des membres de notre branche syndicale, et quand je parle à la première personne je traduis son opinion.

M. Skoberg: Combien comptez-vous de membres?

M. Hurd: D'après la liste du 15 octobre, 295 membres. Ils se répartissent entre 270 chauffeurs de limousines et 25 chauffeurs d'autobus approximativement.

M. Skoberg: Avez-vous déjà songé à vous rendre à Crow Foot pour essayer d'y organiser les chauffeurs de camions?

M. Trudel: Est-ce là une question de privilège?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Deakon.

M. Deakon: Nous comprenons tous et apprécions le fait qu'à titre de représentant de la main-d'œuvre organisée il est normal que vous soyez ici pour défendre ses intérêts. Il se trouve toutefois, dans notre grande métropole, des gens qui, pour se rendre à l'aéroport, hèle un taxi à Toronto, peut-être de l'Indépendant Taxi ou de l'association Metro; ils n'entendent pas se rendre à l'hôtel Royal York pour prendre la limousine, ni à un poste de l'Air Terminal Transport, vu la

[Text]

great distance and their interest in the time element. Now do you really think it fair that these taxi drivers, who are called by choice by some citizens of this City who desire quick transportation, do not have the privilege of bringing back passengers from the airport?

Mr. Hurd: Yes, I do think it is fair.

Mr. Deakon: You think it is fair for them to come back empty.

Mr. Hurd: Yes, I do. While there has been quite a few statements made about franchise or monopoly by Air Terminal Transport, the taxi industry in the City of Toronto have exclusive rights. I will name a few of them, although I do not know near all of them: Westbury Hotel, Park Plaza Hotel, east side of the Royal York Hotel, south side of the Royal York Hotel on the street (Independent), north side of Union Station, and inside the Union Station. If it is the desire to people to call this a monopoly, then they have many monopolies in Metropolitan Toronto, where even other cabs are not allowed to pick up.

Mr. Deakon: How many areas or terminals do the Air Transport people operate from in the City of Toronto, where the citizens can obtain taxi service to the airport?

Mr. Hurd: They operate from the Royal York, the Inn on the Park and the Canadiana.

Mr. Deakon: That is all.

The Chairman: No other questions, gentlemen? Mr. Givens.

Mr. Givens: Mr. Hurd, you indicated that from time to time, I think you said, that you have gone to the RCMP and asked them to enforce the terms of the contract with Air Terminal Transport. Has this been with respect to taxi cabs for Metro Toronto, or have you been as zealous in this regard with respect to the cabs from Mississauga?

Mr. Hurd: Both, sir.

Mr. Givens: Can you give an explanation as to why the Mississauga people would have indicated this morning that their cabs had not suffered the same harassment as the Metro Toronto cabs complained about?

Mr. Hurd: I could not, sir. The time that I went to RCMP, if you recall Air Canada was on strike last April for approximately one month, we had approximately 130 drivers

[Interpretation]

grande distance à parcourir, et ils tiennent à sauver du temps. Or, trouvez-vous raisonnable que ces chauffeurs de taxi que des citoyens décident d'appeler parce qu'ils veulent se déplacer rapidement n'aient pas le privilège de ramener des clients de l'aéroport?

Mr. Hurd: Oui, je crois que c'est juste.

Mr. Deakon: Vous trouvez raisonnable qu'ils en reviennent à vide ?

Mr. Hurd: Oui, je le trouve. Bien qu'on ait formulé plusieurs commentaires sur la franchise ou le monopole de l'*Air Terminal Transport*, l'industrie du taxi, dans la ville de Toronto, jouit de droits exclusifs. Je vous en énumérerai quelques-uns, bien que je ne les connaisse pas tous: Hôtel Westbury, Hôtel Park Plaza, côté est de l'hôtel Royal York, côté sud de l'hôtel Royal York sur la rue (Indépendant), côté nord de la gare Union et à l'intérieur de cette gare. Si les gens désirent appeler cela un monopole, on peut dire qu'il en existe plusieurs dans la région métropolitaine de Toronto où d'autres entreprises de taxis n'ont pas le droit de prendre un client.

Mr. Deakon: Combien de régions ou de terminus les gens d'*Air Transport* comptent-ils dans la ville de Toronto et à partir desquels les clients peuvent obtenir un service de taxi jusqu'à l'aéroport?

Mr. Hurd: Ils ont des postes au Royal York, à l'Inn on the Park et au Canadiana.

Mr. Deakon: C'est tout.

Le président: D'autres questions, messieurs? Monsieur Givens.

Mr. Givens: Monsieur Hurd, je crois que vous avez dit que, de temps à autre, vous avez demandé aux agents de la Gendarmerie royale d'appliquer les clauses du contrat conclu avec l'*Air Terminal Transport*. Était-ce à l'égard des taxis de la région métropolitaine de Toronto ou avez-vous poussé le zèle jusqu'à ceux de Mississauga?

Mr. Hurd: A l'égard des uns et des autres, monsieur.

Mr. Givens: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi les gens de Mississauga ont dit ce matin que leurs taxis ne faisaient pas l'objet de mêmes plaintes que celles qui ont été formulées à l'égard des taxis de la région métropolitaine de Toronto?

Mr. Hurd: Je ne saurais le faire, monsieur. Au moment où je m'adressais à la Gendarmerie royale, vous vous souvenez qu'Air Canada était alors en grève, en avril dernier, durant

[Texte]

aid off. We objected strenuously to the lay-off while cabs were being used. Now at that time I went to the RCMP to try and convince the RCMP to stringently enforce what I believe were the terms of the franchise with Air Terminal Transport.

Mr. Givens: Was that the only time you went to the RCMP?

Mr. Hurd: That was the only time, sir.

Mr. Givens: It was because of the strike and the lay-off that was taking place at that time.

Mr. Hurd: The resulting lay-off of approximately 130 people.

Mr. Givens: Can you tell me why, in the operation of the Air Terminal Transport people, they do not have the kind of drop-off at Metro Toronto with respect to certain stations as they have in the City of Ottawa, for instance?

Mr. Hurd: I could not tell you.

Mr. Givens: Have you any idea why the Air Terminal Transport people would not have a number of stations in the 240 square miles that constitute Metro Toronto, rather than just dropping them off on the east side of the Royal York Hotel?

Mr. Hurd: No, No, I do not.

Mr. Givens: Thank you.

The Chairman: I want to thank you very much for coming, Mr. Hurd.

Mr. Hurd: I would like to thank you, Mr. Chairman, and your Committee for giving me the opportunity to appear here today. Thank you.

The Chairman: I call at this time, Mr. Wattam, a taxi driver. I have here on my right Mr. Norman Richard Wattam. He is a driver, licensed by Metropolitan Licensing Commission. He has no brief but will make an exposé or briefing of what you want us to...

Mr. Skoreyko: That is a big word that only the Chairman uses.

An hon. Member: Yes. It is similar to Log Expo.

Mr. N. R. Wattam (Driver, licensed by Metropolitan Licensing Commission): I believe I

[Interprétation]

environ un mois, et on a congédié à peu près 150 chauffeurs. Nous nous sommes fermement opposés à ces congédiements, alors que ces taxis étaient encore utilisés. C'est à ce moment-là que j'ai essayé de convaincre les agents de la Gendarmerie royale de faire observer ce que je croyais les dispositions de la franchise accordée à l'*Air Terminal Transport*.

M. Givens: Est-ce la seule fois où vous vous êtes adressé à la Gendarmerie royale?

M. Hurd: Ce fut la seule fois, monsieur.

M. Givens: C'était à la suite de cette grève et du congédiement qui eurent lieu à ce moment-là?

M. Hurd: Le congédiement qui en est résulté pour environ 130 chauffeurs.

M. Givens: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi l'*Air Terminal Transport* n'a pas, comme à Ottawa par exemple, certains postes de relais dans la région métropolitaine de Toronto?

M. Hurd: Je ne sais pas pourquoi.

M. Givens: Savez-vous pourquoi l'*Air Terminal Transport* n'a pas un certain nombre de postes dans les 240 milles carrés constituant la région métropolitaine de Toronto, plutôt que de s'en tenir au côté ouest de l'hôtel Royal York?

M. Hurd: Non, je ne le sais pas.

M. Givens: Je vous remercie.

Le président: Je tiens à vous remercier vivement, monsieur Hurd, de votre témoignage.

M. Hurd: Je veux aussi vous remercier, monsieur le président et les membres de votre Comité, pour m'avoir fourni l'occasion de comparaître ici aujourd'hui.

Le président: J'invite maintenant M. Wattam, un chauffeur de taxi, qui se trouve ici à ma droite. Il détient un permis de la Commission des permis de la région métropolitaine. Il n'a pas de mémoire à déposer, mais il exposera ses vues ou vous entretiendra sur ce que vous voulez que...

M. Skoreyko: C'est un grand mot que le Président est le seul à utiliser.

Une voix: Oui, cela rappelle le Log Expo.

M. N. R. Wattam (chauffeur muni d'un permis de la Metropolitan Licensing Commis-

[Text]

can submit a written brief tomorrow, but as I am working 12 hours a day on a night shift starting at approximately 4.30 p.m. or 5.00 p.m. I really have not had time to prepare a written brief to distribute prior to my submission this afternoon.

Mr. Deakon: Pretty nearly as bad as the MPs.

The Chairman: I believe the Committee will agree that if you would submit your brief tomorrow we will add it as an appendix to our report.

Mr. Wattam: I will try and have my wife type it out tonight.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman. You represent yourself, so to speak.

Mr. Wattam: That is right, sir.

Mr. Skoreyko: And you have a point of view that you want to put across.

Mr. Wattam: That is right, sir.

Mr. Skoreyko: It is not going to take very long.

Mr. Wattam: No, sir.

Mr. Skoreyko: Why do we not hear him now? Then he has finished.

Some hon. Members: Right.

Mr. Skoreyko: I would not want to put my wife to the job of typing a great big long brief after supper. To hell with it.

Mr. Wattam: Is everything that we are saying here recorded, sir?

Mr. Skoreyko: Yes, it is recorded.

Mr. Wattam: Then it is not necessary for me to present it.

Mr. Horner: You will save your wife the work.

The Chairman: Order! Order, please!

Mr. Wattam: I am employed full time as a cab driver in the Municipality of Metropolitan Toronto. This is my cab driver's Licence No. 1318 for the year 1970. I have been so licensed continuously since 1963, so I have had some experience in this business.

[Interpretation]

sion): Je crois pouvoir vous saisir d'un mémoire écrit, mais je travaille 12 heures sur 24 dans une équipe de nuit à la tâche qui commence vers 4 h.30 ou 5 heures de l'après-midi. Je n'ai donc pas eu le temps de rédiger un mémoire qui aurait pu vous être distribué avant mon exposé d'aujourd'hui.

M. Deakon: Vous êtes presque aussi occupé que les députés.

Le président: Je crois que le Comité acceptera de voir votre mémoire de demain ajouté en appendice à notre rapport.

M. Wattam: J'essaierai de le faire transcrire par mon épouse ce soir.

Le président: Est-ce convenu?

Des voix: Entendu.

M. Skoreyko: Monsieur le Président, vous ne parlez, pour ainsi dire, qu'en votre propre nom.

M. Wattam: En effet, monsieur.

M. Skoreyko: Et vous voulez nous faire part de votre opinion.

M. Wattam: Exactement, monsieur.

M. Skoreyko: Ce ne sera pas très long?

M. Wattam: Non, monsieur.

M. Skoreyko: Pourquoi ne pas l'entendre dès maintenant? Il n'aurait pas à y revenir.

Des voix: Très bien.

M. Skoreyko: Je ne voudrais pas condamner mon épouse à dactylographier un long mémoire après souper. Évitez-lui cette tâche.

M. Wattam: Tout ce que nous disons ici est-il enregistré?

M. Skoreyko: Oui, ce l'est.

M. Wattam: Alors, il est inutile que je vous soumette un mémoire.

M. Horner: Évitez ce travail à madame.

Le président: A l'ordre, à l'ordre, s'il vous plaît!

M. Wattam: J'ai un emploi à plein temps à titre de chauffeur de taxi dans la région métropolitaine de Toronto. Voici mon permis de chauffeur portant le numéro 1318 pour l'année 1970. J'ai détenu un tel permis sans interruption depuis 1963; j'ai donc acquis quelque expérience dans ce domaine.

[Texte]

I am sorry I am not used to addressing such an august body as this but you will have to excuse me if I seem nervous or something.

Mr. Deakon: Do not feel nervous.

Mr. Horner: We are a bunch of friendly fellows.

Mr. Wattam: But I would like to submit that there are a total of 9,793 ghosts present at today's meeting. The ghosts of the taxi drivers who are out there in the smog working hard, 12 hours a day, 6 days a week, 72 hours minimum. I speak for myself. Unfortunately, I cannot say that the drivers are organized. They have never been successfully organized to my knowledge. I hope some day that they will be but...

Mr. Horner: Mr. Benjamin is going to organize it.

Mr. Wattam: Who is he?

Mr. Deakon: That honourable gentleman sitting over there.

Mr. Wattam: Well, I certainly hope...

The Chairman: Please, please.

Mr. Gilbert: He would be happy to refer you to the Teamsters.

Mr. Wattam: I am certainly not referring to the previous speaker, that is for sure. Now, it is my opinion that the taxi drivers of Los Angeles, New York, Detroit, Cleveland, et cetera, the large cities, are organized. I think it is quite easy to understand that if the drivers are organized a certain self-policing of the drivers is possible through a union. Complaints about dress, being unshaven, dirty shirts, dirty cabs, and so forth, a certain amount of policing can be achieved through the organization of the cab drivers. However, they are not organized. So I say that I am not speaking for the 9,793 licensed drivers, I am only speaking for myself. And my purpose in submitting this brief is to suggest ways of improving service to the public at Toronto International Airport. Now, I belong to a brokerage, that is, I am employed by a gentleman who has eight cars in a brokerage, whose name shall not be mentioned. But...

Mr. Horner: It does not matter. You can advertise.

Mr. Wattam: Here is the card, sir.

[Interprétation]

Je regrette de ne pas avoir l'habitude de m'adresser à une si noble assemblée, mais vous m'excuserez si je semble nerveux ou mal à l'aise.

M. Deakon: Soyez bien à l'aise.

M. Horner: Nous ne sommes pas intimidants.

M. Wattam: Je tiens à vous dire qu'au moment où je vous parle il y a 9,793 de mes camarades ici présents en esprit. Ce sont les chauffeurs de taxi qui, dans la brume, travaillent fort durant 12 heures par jour, 6 jours par semaine, soit une moyenne de 72 heures au moins. Je parle en mon propre nom. Malheureusement, je ne peux pas vous dire que les chauffeurs sont organisés. Ils ne l'ont jamais été, que je sache. J'espère qu'ils le seront un jour, mais...

M. Horner: M. Benjamin verra à les organiser.

M. Wattam: De qui s'agit-il?

M. Deakon: C'est l'honorable monsieur qui se trouve assis là-bas.

M. Wattam: Eh bien, j'espère que...

Le président: S'il vous plaît, s'il vous plaît.

M. Gilbert: Il sera heureux de vous présenter à l'Association des camionneurs.

M. Wattam: Il est certain que je ne parle pas du témoin précédent. Mais je crois savoir que les chauffeurs de taxi de Los Angeles, New York, Detroit, Cleveland, etc., toutes les grandes villes, sont déjà syndiqués. A mon avis, dès que les chauffeurs s'organisent, il est possible qu'un syndicat puisse leur établir une ligne de conduite commune. On pourrait ainsi améliorer leur comportement et supprimer les plaintes portant sur l'habillement, la barbe, les chemises sales, la propreté des voitures, et ainsi de suite. Mais ils ne sont pas organisés. C'est pourquoi je ne parle qu'en mon nom au lieu de le faire pour le compte des 9,793 chauffeurs qui détiennent un permis. Le but de mon exposé est de proposer des façons d'améliorer le service qui est offert au public à l'aéroport international de Toronto. Or, je fais partie d'une agence, c'est-à-dire que je suis employé par quelqu'un qui possède une flotte de huit voitures et dont je tairai le nom. Mais...

M. Horner: Peu importe. Vous pouvez faire de la publicité à votre agence.

M. Wattam: Voici la carte de l'organisation, monsieur.

[Text]

Mr. Forrestall: Do all the advertising you want here.

Mr. Wattam: As far as my personal situation is concerned, generally speaking with relation to the type of conditions existing in the industry, I really have no complaints. This man is the fairest man I have ever worked for in seven years. He has given me plenty of concessions and I have tried to do my best for him.

Now I do not want to take up your time, by repeating what I understand was said yesterday about hours and working conditions. You are aware that most full-time cab drivers work a minimum of 72 hours a week. The 12-hour, 6-day shift is the common thing, not the unusual thing. I frequently have worked more than 80 hours. I have been on duty personally for 24 hours continuously, although I will admit that I have pulled my cab over to the side of the road and slept for a couple of hours in that period. However, there have been occasions when I have been on duty 24 hours continuously.

I wish to state now that I support the brief of the Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated that was presented yesterday in practically every particular. I cannot think of an item in their brief that I really disagreed with. I think there should be a public stand at the airport available to all drivers and owners licensed by the Metropolitan Toronto Licensing Commission. I have fares all the time in my cab from the United States who say, "This situation is absolutely ridiculous, we have never seen anything like it. We have been waiting half an hour and there is no transportation. There is no limousine, there is no cab, where the hell are these vehicles?" I can give you an example of this situation. I had a Senator from the Canadian Senate in my cab last summer. He told me...

Mr. Skoberg: That is no great recommendation.

Mr. Wattam: He told me he waited an hour for transportation at 3 a.m. Now this is an off hour, 3 a.m., so you cannot consider it a peak hour, but he waited an hour. He could not get a cab for some reason, either he did not know that he could phone for a cab or there was no cab available or something.

An hon. Member: They do not know very much anyway, that is all.

[Interpretation]

M. Forrestall: Faites ici toute la publicité que vous voulez.

M. Wattam: Quant à ma situation présente, en général, et compte tenu des conditions qui existent dans cette industrie du taxi, je n'ai vraiment pas de critiques à formuler. Mon patron est l'homme le plus équitable pour qui j'aie travaillé depuis sept ans. Il m'a très bien traité et j'ai essayé de lui fournir le meilleur rendement possible.

Mais je ne veux pas prendre de votre temps pour vous répéter ce que, je crois, on vous a dit hier sur les heures et les conditions de travail. Vous savez déjà que la plupart des chauffeurs de taxi travaillent un minimum de 72 heures par semaine. La période de 12 heures, à 6 jours par semaine, est la plus communément répandue et non pas une exception. Il m'est souvent arrivé de travailler plus de 80 heures. J'ai déjà personnellement été en devoir durant 24 heures, mais je reconnais que j'ai garé ma voiture sur le bord de la route pour dormir une couple d'heures. Mais, dans certaines occasions, je suis demeuré en devoir durant une période ininterrompue de 24 heures.

Je tiens maintenant à déclarer que j'appuie dans presque tous ses détails le mémoire présenté hier par la compagnie *Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated*. Je ne songe à aucun point à critiquer dans leur mémoire. A mon avis, il devrait y avoir, à l'aéroport, un poste public accessible à tous les chauffeurs et les propriétaires détenant un permis de la *Metropolitan Toronto Licensing Commission*. Je transporte continuellement dans mon taxi des clients venant des États-Unis et qui trouvent cette situation tout à fait ridicule et disent qu'ils n'ont jamais vu rien de pareil. Ils se plaignent d'avoir attendu une demi-heure pour avoir une voiture. «Il n'y a aucune limousine, aucun taxi; où se trouvent donc ces voitures?» ajoutent-ils. Voici un exemple de cet état de choses: l'été dernier, j'avais dans mon taxi un sénateur canadien. Voici ce qu'il m'a dit...

M. Skoberg: Ce n'est pas là une forte recommandation.

M. Wattam: Il m'a dit qu'à 3 heures du matin il a attendu une heure avant de trouver une voiture. Or, à 3 heures du matin, c'est la période creuse, ce n'est pas l'heure de pointe, mais il a attendu une heure. Il ne pouvait obtenir de taxi, soit parce qu'il ne savait pas qu'il aurait pu en demander un par téléphone ou soit parce qu'aucune voiture était disponible ou pour quelque autre raison.

Une voix: De toute façon, ils ne savent pas grand chose.

[Texte]

Mr. Wattam: Anyway there was no cab for him. So there is an example of an important person. Yesterday the name of a cabinet minister was mentioned who was hung up for transportation. I submit gentlemen...

An hon. Member: They are all hung up.

The Chairman: Order please. Give the gentleman a chance to explain.

Mr. Wattam: I submit, gentlemen, that this situation does not exist in any comparable large city of the United States of America. Does anyone know of one where it does exist, where you are completely hung up for transportation, there is no cab stand and the franchise...

Mr. Horner: You are quite right.

Mr. Wattam: I am right. I do not know that am right, I am asking.

The Chairman: Order, please.

An hon. Member: Let us hear the witness.

The Chairman: Give the gentleman a chance to speak.

Mr. Wattam: I may no longer be employed in the cab industry after today because maybe what I am going to say is going to prevent me from being employed in the cab industry, but really it does not matter to me. The point that matters to me is that the truth of the situation be known and that the actual situation as it exists be brought out to the members of this Committee now. I am supposed to be at work in an hour, I am going to be late. My employer happens to be sitting in the room and if I go back with him I suppose cannot be criticized too much for being late for work, so I will try to be as quick as I can.

With regard to the availability of taxis at the airport, here is something I wish to bring to your attention. This is a copy of The Municipality of Metropolitan Toronto extracts from By-Law No. 88-69 enacted June 20, 1969, amended to and including September 16, 1969. On page 50 of this manual it says:

TARIFF "B"

SCHEDULE "29" TO BY-LAW No. 88-69 Relating to Taxicab Brokers

1. Every taxicab broker shall keep a record of every car despatched on a trip, the date and time of despatch, the place of pick-up and destination of such trip

[Interprétation]

M. Wattam: Enfin, il n'y avait pas de taxi dans son cas. Voilà un fait dont a été victime une personne importante. Hier, on mentionnait le nom d'un ministre du cabinet qui a également été retardé, faute de taxis. Je crois, messieurs...

Une voix: Ils sont tous retardés.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Laissez au témoin la chance de s'exprimer.

M. Wattam: A mon avis, messieurs, une telle situation n'existe dans aucune grande ville comparable des États-Unis d'Amérique. En connaissez-vous une seule où l'on manque ainsi de transport, où il n'y a pas de poste de taxis et où la franchise...

M. Horner: Vous avez parfaitement raison.

M. Wattam: Ai-je vraiment raison, je vous le demande?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Une voix: Écoutez le témoin.

Le président: Laissez-lui une chance de parler.

M. Wattam: Peut-être perdrai-je demain mon emploi dans l'industrie du taxi, à cause de ce que je vais vous dire, mais franchement ce m'est indifférent. Ce qui m'importe, c'est de faire connaître aux membres de ce Comité, dès maintenant, la situation telle qu'elle est. Je suis supposé reprendre mon travail dans une heure, et je serai en retard. Mon patron est ici présent, et si je pars avec lui, je présume qu'il ne me reprochera pas trop d'être en retard, mais j'essaierai d'être aussi bref que possible.

Quant à la disponibilité des taxis à l'aéroport, voici ce que je veux soumettre à votre attention. J'ai ici certains extraits du règlement municipal n° 88-69 adopté par la municipalité de la région métropolitaine de Toronto le 20 juin 1969, modifié et comportant celui du 16 septembre 1969. Voici ce qu'on trouve à la page 50 de ce manuel:

TARIF «B»

Article «29» ajouté au Règlement n° 88-69 visant les agences de taxis

1. Toute agence de taxis tiendra un relevé de chaque taxi expédié à un client, en spécifiant la date et l'heure de son départ, l'endroit où il doit se rendre ainsi

[Text]

and shall retain such record for a period of at least twelve months and shall, at the request of the Commission or any person designated by it, allow such records to be inspected by such person.

Do you have a pointer that I can use on this map? Here is the airport. Take a situation, for example, at 3 or 4 a.m., some important person, or any person, arrives at the airport. He has some business to conduct the next day at 9 a.m., and he wants some sleep. He arrives at 3 a.m. and there is no limousine there. There is no taxi stand, so there is no taxi there. He phones one of the taxi brokerages to obtain a taxi. The dispatcher says over the air and one of our well-known dispatchers sounds like this: "Now let me see, a cab for the airport"; silence, 3 a.m. or 4 a.m., silence, nothing. "Cab for the airport, anybody for the airport, Malton airport, anybody around the airport"; silence. A cab driver says: "This is cab No. 6-5/8. What is the destination of the fare?" Now this cab is sitting down here maybe on the York post which is in downtown Toronto, just immediately west of the Royal York Hotel. You are familiar with this stand which is opposite the limousine stand there. He is sitting there so he says to the dispatcher: "What is the destination of this fare from the airport?" "I do not have to tell you"; that is what the dispatcher says, "I do not have to tell you." In the By-laws here it says:

Every taxicab broker shall... record... the place of pick-up and destination of such trip...

For some reason or other the dispatchers are reluctant to give the destination of fares. Is a taxicab going to travel all the way out the Gardiner Expressway up Highway 27 to Malton Airport to pick up a man who may be going to the Constellation hotel? Is he? I ask you: is that reasonable?

Mr. Givens: I do not have to tell you the answer.

Mr. Wattam: If the dispatcher would tell the driver, "Yes, the fare is going to Greenwood and Danforth", I, for, one would high-tail it out the Gardiner, up Highway 27 to the airport, pick the fare up, if I was given the fare, and take it to Greenwood and Danforth. If I did not know the destination I certainly would not go from the York post out to the

[Interpretation]

que la destination de la course, et elle conservera ce relevé durant une période d'au moins douze mois; à la demande de la Commission ou de toute personne chargée de la représenter, ces documents pourront être consultés par celle-ci.

Voici, sur la carte, où se trouve l'aéroport. Prenons le cas d'une personne, importante ou non, qui arrive à l'aéroport entre 3 et 4 heures du matin. Elle a un rendez-vous d'affaires pour 9 heures et voudrait bien dormir un peu. A 3 heures du matin, il n'y a là aucune limousine. Comme il n'existe pas de poste de taxis, aucune voiture n'y est disponible. Cette personne va appeler une agence de taxis pour faire venir une voiture. L'expéditeur lance un appel par radio et voici la conversation qui s'engage entre un expéditeur bien connu et un chauffeur itinérant: «Y a-t-il un taxi de libre pour aller à l'aéroport?». Silence: pas de réponse entre 3 et 4 heures du matin. «Un taxi pour l'aéroport, quelqu'un est-il prêt à se rendre à l'aéroport de Malton, y a-t-il une voiture libre dans les environs?». Silence. Tout à coup, un chauffeur répond: «Ici le taxi n° 6-5-8. Quelle est la destination de la course?». Or, ce taxi attend quelque part, peut-être au poste de York qui se trouve au bas de la ville de Toronto, juste à l'ouest de l'hôtel Royal York. Vous connaissez bien ce poste situé en face du poste des limousines. Le chauffeur répond à l'expéditeur: «A partir de l'aéroport, où veut se faire déposer le client?». L'expéditeur lui répond: «Je n'ai pas à vous le dire.» Or, dans les règlements, voici ce qu'on trouve:

Toute agence de taxis... gardera un relevé... de l'origine et de la destination de la course...

Pour une raison ou pour une autre, les expéditeurs hésitent à révéler la destination des courses. Est-ce qu'un chauffeur de taxi va parcourir toute la distance séparant le Gardiner Expressway et l'aéroport de Malton, en parcourant la Route 27, pour aller chercher un client qui désire peut-être se faire conduire à l'hôtel Constellation? Va-t-il accepter cette course? Je vous le demande, est-ce raisonnable?

M. Givens: Je n'ai pas à vous donner la réponse.

M. Wattam: Si l'expéditeur disait au chauffeur: «Oui, c'est pour aller à Greenwood et Danforth,» j'accepterais moi-même la course, en passant par Gardiner et la Route 27 jusqu'à l'aéroport, et je prendrais le client pour le conduire à Greenwood et Danforth. Sans connaître d'avance la destination de la course, je ne partirais certainement pas du poste

erte]

port on the chance that the fare might be ing to the Skyline Hotel. It does not make use. So I think steps should be taken to sure that when a driver reasonably quests the destination of a fare, the dispatcher should tell him the destination. I ink service can be improved and imple- mented in this way; that is one thing.

As I said, I support the Metropolitan Toron- Taxicab Conference brief of yesterday in past instances. Here is a sheet which shows th my earnings and the money paid to the ner of the cab from the period October 14 rough December 31, which I submit to the airman I could get this photostated and omit it to you later, but that is the only py I have at present. These figures here are e owner's share of the money taken in that y. I am working on a fifty-fifty basis with e owner.

An hon. Member: What are the totals?

Mr. Wattam: I would say this. I drive a 70 car with power steering. I understand e owner only has one 1970 car with power ering although I could be wrong. In order drive this car I have to book him a good eet. In my opinion, based on my conversa- n with other drivers and so forth—Actually owner has never said to me how much I ve to turn in to him—my opinion is that I ve to book him \$34 a day, that is, book him the whole sheet \$34 a day, of which he s 50 per cent and I get 50 per cent. I have book him \$34 a day Monday through ursday. On Friday and Saturday, I am pected to book in the nature of \$44, of ich he gets half and I get half. To do this, I ure you gentlemen, I have to work pretty se to 12 hours every day.

I am always asked would you like to work nday, and I always say no. I understand re are some drivers who work seven days eek. I do not know how they can keep this without having an accident or something.

In any case, what I am coming to now is s. In order to improve this service at the port, we come to the question of how cabs a be more readily available. Now I am uming from what I have heard over the t two days that there will be a stand at the port. I could be wrong but I get the feeling at there is going to be a stand established at the airport.

Mr. Skoreyko: I think you are right.

Mr. Trudel: Now, now.

Mr. Wattam: I get this feeling. There are orations coming to me, that...

[Interprétation]

d'York pour me rendre à l'aéroport et prendre ainsi le risque d'avoir à me rendre ensuite à l'hôtel Skyline. C'est insensé. Je crois donc qu'on devrait prendre les mesures voulues pour que l'expéditeur révèle au chauffeur la destination de la course. A mon avis, ce serait un moyen d'améliorer le service. Mais il y en a d'autres.

Je le répète, j'approuve presque tout le contenu du mémoire présenté hier par la Metro- politan Toronto Taxicab Conference. Voici un document qui révèle ce que j'ai gagné et ce que j'ai payé au propriétaire du taxi entre le 14 octobre et le 31 décembre. Je le montre au Président. Je pourrais le faire polycopier et vous en remettre des copies plus tard, car c'est le seul exemplaire que je possède actuel- lement. Ces chiffres correspondent à la part qui revient au propriétaire sur l'argent perçu chaque jour. Je travaille sur une base de gains partagés à 50 p. 100 avec le propriétaire.

Une voix: Quels sont les totaux?

Mr. Wattam: Voici: je conduis une voiture de 1970 munie d'une servo-direction. Je crois que le propriétaire ne possède qu'une seule voiture de ce genre, sauf erreur. Pour avoir le privilège de la conduire, je dois lui assurer un bon rendement quotidien. D'après mes conversations avec des chauffeurs et quelques autres personnes, je crois que le propriétaire n'a jamais eu à attendre de moi un rembourse- ment précis. Nous partageons, moitié moitié, cette moyenne d'argent perçu chaque jour, soit \$34, comme le révèlent ces chiffres, du lundi au jeudi. Les vendredi et samedi, je peux m'attendre à percevoir environ \$44, que nous nous divisons aussi à parts égales. Pour y réussir, je vous assure, messieurs, que je dois travailler tout près de 12 heures par jour.

On me demande toujours si j'aimerais tra- vailler le dimanche, mais je refuse. Il y a des chauffeurs qui travaillent sept jours par semaine. Je ne comprends pas comment ils peuvent le faire sans avoir d'accident ou d'au- très inconvénients. De toute façon, j'en arrive maintenant à la question suivante. Pour améliorer le service à l'aéroport, on se demande quel moyen prendre pour que les taxis y soient plus facilement disponibles. Si j'ai bien compris ce qu'on dit depuis une couple de jours, je présume qu'on installera un poste public à l'aéroport. Je puis me trom- per, mais c'est ce que j'entrevois.

Mr. Skoreyko: Je crois que vous avez raison.

Mr. Trudel: Poursuivez.

Mr. Wattam: J'en ai l'impression, on pour- rait dire des intuitions...

[Text]

Mr. Skoberg: A vibration from Crow Foot does not mean too much you know.

Mr. Wattam: In the absence of an organization of cab drivers, it is desirable to be a cab owner. In order to be a cab owner, you have to have in the nature of \$15,000 to buy a going cab business, which consists of the car, the plate issued by the Licensing Commission if you are in a brokerage, the roof sign and radio. Even if you are not in a brokerage, as an independent, I imagine the general asking price for a cab business is in the nature of \$14,000 or \$14,500. Would you say I am correct, Mr. Sadoff? This is virtually beyond the reach of the average cab driver, who works 12 hours a day and gets for his labour approximately \$17 in 12 hours, Monday through Thursday; \$22 Friday and Saturday. The question arises: how to obtain a taxicab plate if you do not have the funds to purchase one? There is a list, as a matter of fact there are several lists, at the Metropolitan Licensing Commission offices on which our names are arranged in order. I might say that to the credit of the Licensing Commission this is a very fair list, maintained in a very fair manner, as the list of priorities for the issuance of licences is maintained visible on the top of the desk during the whole of the working hours of the Licensing Commission from 8:30 to 4:30 and anybody, you or I, or any driver or owner, could go in and examine this list. He could see how many names are on it, and all the names are numbered in order. Now I understand that there are approximately 600 drivers on the waiting list. My understanding is prior to January 1, 1968, this was the only list available for taxicab licenses in Metropolitan Toronto, the driver's list. I understand now that you have to have been driving for three years regularly, with a good driving record, before you can apply to go on this list. Prior to January 1, 1968 this was just a drivers' list. In my opinion representations must have obviously been made to the Metropolitan Licensing Commission to change this list, because it was changed. As of January 1, 1968, according to this copy of the by-laws, several other lists were drawn up. On pages 40 and 41 of this copy of the by-laws it says:

of the licenses to be issued:

(a) 50% shall be issued to persons on the Drivers' List;

The other 50 per cent are to be issued to owners; 20 per cent to owners of 10 or more taxicabs; 20 per cent to owners of 2 to 9 taxicabs, and 10 per cent to owners of one

[Interpretation]

M. Skoberg: Une intuition qui vient de Crow Foot ne veut pas dire grand'chose, vous savez.

M. Wattam: Faute d'une organisation de chauffeurs de taxi, il est souhaitable d'être un propriétaire de taxi. Mais pour lancer une telle entreprise, il faut disposer d'une quinzaine de mille dollars pour acheter une agence rentable; ce montant comporte l'achat de la voiture, du permis délivré par la Commission des permis, et, dans le cas d'une agence, le dispositif annonceur sur le toit de la voiture ainsi que le système d'appel radio-phonique. Même s'il ne s'agit pas d'agence, mais d'une exploitation indépendante, j'imagine qu'on en demanderait de \$14,000 à \$14,500. Ai-je raison, monsieur Sadoff? Une telle proposition dépasse les moyens de la généralité des chauffeurs de taxi, qui travaillent 12 heures par jour pour toucher environ \$17 par jour du lundi au jeudi et peut-être \$22 les vendredi et samedi. Mais comment obtenir une plaque matricule de taxi si l'on ne dispose pas de fonds pour l'acheter? Aux bureaux de la Commission métropolitaine des permis, on trouve, en effet, des listes où sont énumérés les noms des requérants. Pour rendre justice à cette commission, j'ajouterai que cette liste est très bien maintenue à jour, et les priorités à respecter dans l'émission des plaques y sont très clairement indiquées. On peut consulter cette liste au comptoir durant toutes les heures où ce bureau est ouvert, soit de 8 h.30 à 4 h.30. N'importe qui, vous, moi, un chauffeur ou un propriétaire de taxis peut la consulter à sa guise. On peut constater combien elle contient de noms, en regard desquels figurent les numéros correspondant aux priorités. Sauf erreur, cette liste d'attente contient les noms de 600 chauffeurs. Si j'ai bonne mémoire, avant le 1^{er} janvier 1968 c'était la seule liste disponible des chauffeurs de taxi dans la région métropolitaine de Toronto. Maintenant, on exige une expérience ininterrompue de trois ans dans la conduite d'une voiture sans accident. A mon avis, on a demandé à cette Commission de changer la modalité de cette liste, car elle a été modifiée. Au 1^{er} janvier 1968, aux termes de ce texte des règlements, plusieurs autres listes ont été dressées. On trouve, aux pages 40 et 41 de ces Règlements la disposition suivante:

Parmi les permis à délivrer,

a) 50 p. 100 devront être émis aux personnes dont les noms figurent dans la liste des chauffeurs;

L'autre moitié des permis sont réservés aux propriétaires, soit 20 p. 100 aux propriétaires de 10 taxis ou plus; 20 p. 100 aux propriétaires de 2 à 9 taxis, et 10 p. 100 aux proprié-

[texte]

taxicab. In other words drivers' opportunities to obtain a taxicab licence since January 1, 1968 have been cut precisely in half, since they now only get 50 per cent of all licences issued in any calendar year.

In the last few years with the population growing at the rate of about 50,000 a year in Metropolitan Toronto, approximately 50 plates have been given out every year. This, I would say, is fairly satisfactory for the drivers. There was some reasonable hope that a driver could get a licence within a reasonable length of time as 50 plates were going out to drivers every year.

Now, however, the number of plates issued to drivers has been cut in half. If 50 plates were issued in the next calendar year, drivers will only get 25 of these plates and owners will get the other 25. In my opinion this is a hardship on the 9,793 licenced drivers, not all of them are regular drivers, like myself, full-time drivers, but it is a hardship on the drivers on the waiting list.

I think a cab owner, and I know this for a fact from examining the conditions of cabs which are driven by owners—a cab owner takes pride in his vehicle; he keeps it clean. He usually has a good vehicle. I have seen Mr. Mosca, who is number one in Toronto, driving a new Oldsmobile, a beautiful car. I rode in it as a passenger, as a fare one day. I begged him, and low and behold it was number one. I had quite a conversation with him as to how he became number one, when I was number so many million or something. The point is that owners then will maintain their cabs in better conditions than drivers because they have a vested interest. They own the business. Right?

An hon. Member: Right.

Mr. Wattam: This is reasonable to expect. There is a certain amount of policing by the meterages. At 10 a.m. everybody into the car wash. Anybody who has not got his car washed: off the air. I think this is quite fair. However, I think in the situation as it exists today the only reasonable opportunity available to a full-time driver to enter the cab business is to wait his turn on this list, and we have been waiting for years. I know of a driver who has waited seven years, and he has not got his own cab yet.

I am suggesting...

21500-61

[Interprétation]

res d'une seule voiture. Autrement dit, les chances d'obtenir un permis de taxi, depuis le 1^{er} janvier 1968, ont été réduites de moitié, puisque maintenant il n'y a plus que 50 p. 100 de tous les permis qui sont émis aux chauffeurs durant une année civile.

Depuis quelques années, alors que la population de la région métropolitaine de Toronto s'accroît au rythme annuel de 50,000 âmes, une cinquantaine de permis seulement ont été émis chaque année, ce qui était assez satisfaisant aux yeux des chauffeurs. On espérait qu'un chauffeur puisse obtenir son permis dans un délai raisonnable, et une cinquantaine d'entre eux l'obtenaient chaque année.

A l'heure qu'il est, toutefois, le nombre de permis qu'on émet aux chauffeurs a été réduit de moitié. Si 50 plaques sont accordées au cours de la prochaine année civile, les chauffeurs n'en obtiendront que 25 et les propriétaires recevront les 25 autres. A mon avis, il s'ensuit bien des difficultés pour les 9,793 chauffeurs qui détiennent un permis, car ce ne sont pas des chauffeurs à plein temps, comme dans mon cas, mais ce régime a des inconvénients pour les chauffeurs qui figurent à la liste d'attente.

Après avoir constaté dans quelle condition se trouvent les voitures conduites par leur propriétaire, je puis affirmer que celui-ci est fier de son taxi et qu'il le maintient dans un état de propreté. C'est généralement une bonne voiture. J'ai vu M. Mosca, qui détient le numéro 1 à Toronto conduire une nouvelle Oldsmobile, une voiture magnifique. J'y suis un jour monté à titre de client. Je l'ai hélé au passage, pour constater qu'il détient le numéro 1. J'ai assez longuement causé avec lui pour lui demander comment il était parvenu à obtenir ce «numéro un» quand mon numéro est dans les six chiffres. C'est que les propriétaires gardent leur voiture en meilleure condition que les chauffeurs car il y va de leur intérêt puisqu'ils dirigent leurs propres affaires. N'est-ce pas normal?

Une voix: Incontestablement.

M. Wattam: On peut s'y attendre. Il y a certaines mesures à prendre de la part des agences. A 10 heures du matin, tous les chauffeurs doivent faire laver leur voiture. Ceux qui ne le font pas seront privés d'appels, ce qui est très juste. Je crois toutefois que, actuellement, la seule chance qu'a un chauffeur à plein temps d'obtenir une agence de taxis, c'est d'attendre son tour d'après la liste des priorités, et il y en a qui attendent pendant des années. Je connais un chauffeur qui a attendu sept ans, et il n'a pas encore obtenu sa franchise. Je propose...

[Text]

The Chairman: Order, please.

Mr. Skoreyko: I want to query the Chairman on a question of order. I would like to point out to the witness that we appreciate the difficulties the witness is experiencing with regard to licencing and I realize that you are before a Transport Committee, which is dealing specifically with ground transport, but I, as one member of this Committee, would like to hear your views on how that service could be improved, if you do not mind. I realize if the increase in taxis in Toronto will help, fine.

Mr. Wattam: Yes, this is my solution...

The Chairman: I would like to say, furthermore, that we have five people waiting to present briefs this afternoon, and I would ask all members and this gentleman, too, to try to make it as short as you can. I would dislike having those people wait here all afternoon and not be able to hear them today.

Mr. Wattam: I can sum up quite briefly, now.

The crux of the whole matter is this. If more and better cabs are to be provided at the airport then more licences will have to be issued. I feel that under the circumstances where full-time drivers are on the waiting list for as long as six and seven years, that the Department of Transport should make representation through the Corporation of the Municipality of Metropolitan Toronto and to the Licensing Commission, that within 30 days after the establishment of a public cab stand at the airport several hundred licences be issued to cope with the increased business. As sure as death and taxes, business at that airport is going to increase, it is not going to go down. Statistics have shown that the business increases everyday. Is their going to be another terminal built at Malton, another building? Can you tell me that?

Mr. Horner: I do not think so.

Mr. Wattam: Well, business is going to increase anyway.

I think the Department of Transport—and this is part of my brief to the Metropolitan Licensing Commission on this subject—the Department of Transport should make representation to the Metro Licensing Commission and that within 30 days of the establishment of a public cab stand at the airport 200 plates should be issued to the drivers on the drivers' list.

[Interpretation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Skoreyko: Je pose une question d'ordre au Président. Je tiens à signaler au témoin que nous tenons compte des difficultés qu'il éprouve au sujet des permis, mais il s'agit ici d'un Comité des transports qui s'occupe exclusivement des facilités de transport par véhicules. A titre de membre de notre Comité, j'aimerais vous entendre exposer vos vues sur la façon d'améliorer le service, si vous le voulez bien. Si je comprends bien, l'augmentation du nombre des taxis y aiderait grandement.

M. Wattam: Oui, telle est la solution que je propose.

Le président: Je voudrais aussi vous rappeler que nous avons encore cinq témoins qui attendent de soumettre leurs mémoires cet après-midi, et je demanderais à tous les membres du Comité ainsi qu'au témoin actuel d'essayer d'abréger le plus possible leurs commentaires. Je ne voudrais pas que ces gens attendent ici tout l'après-midi sans se faire entendre aujourd'hui.

M. Wattam: Je peux maintenant exposer très brièvement mes observations. Voici à quoi se résume la question. Si l'on veut que de meilleurs taxis soient disponibles en plus grand nombre à l'aéroport, il faut émettre plus de permis. Je crois que, dans les circonstances actuelles, où des chauffeurs à plein temps demeurent sur la liste d'attente jusqu'à six ou sept ans, le ministère des Transports devrait faire comprendre à la municipalité de la région métropolitaine de Toronto ainsi qu'à la Commission qui émet les permis, que dans les trente jours qui suivront l'établissement d'un poste de taxis à l'aéroport, plusieurs centaines de permis devront être émis afin de répondre aux besoins croissants. Je suis convaincu que l'activité va s'intensifier à l'aéroport et que les affaires n'y diminueront pas. La statistique démontre que les affaires augmentent chaque jour. Y aura-t-il un autre terminus qui sera établi à Malton, un autre édifice? Pouvez-vous me le dire.

M. Horner: Je ne le crois pas.

M. Wattam: Mais les affaires vont continuer d'augmenter.

A mon avis, le ministère des Transports —et ceci constitue une partie de mon mémoire à la *Metropolitan Licensing Commission* à ce sujet—devrait insister auprès de la *Metro Licensing Commission* afin que, dans les trente jours de l'établissement d'un poste public de taxis à l'aéroport, on devrait émettre 200 plaques aux chauffeurs figurant à la liste d'attente.

erte]

[Interprétation]

Mr. Horner: Is the witness through, could we ask questions?

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Sir, you dealt at length with the question of the availability of taxicabs for a brokerage firm in Metro Toronto. You substantiated evidence we had yesterday that it costs in the neighborhood of \$5,000 to acquire a licence in Metro Toronto.

Mr. Wattam: On the open market.

Mr. Horner: On the open market. Have you inquired into the feasibility or the possibility of acquiring a licence to operate in the Town of Mississauga?

Mr. Wattam: I do not live there.

Mr. Horner: No, I know that.

Mr. Wattam: I do not wish to live with, and do not know Mississauga. I do not know the topography of Mississauga and I would be useless in Mississauga as a cab driver. I have lived in Toronto all my life and I feel that I know the Metropolitan area fairly well.

Mr. Horner: Yes. You can say what you just did, but I fail to accept that a taxi driver today, driving throughout Toronto, would be completely useless and would not be able to operate a taxi in Mississauga.

Mr. Wattam: I think the first questions asked of me would be: Do you live in Mississauga? Do you know Mississauga? Do you own any property in Mississauga?

Mr. Horner: All right. Let us suppose you said that you were prepared to live in Mississauga and that you were prepared to come to know Mississauga very well.

Mr. Wattam: It has never occurred to me; besides, I do not think much business, proportionately, is going to go to Mississauga in the future.

Mr. Horner: It is one of the fastest growing municipalities, so I am told.

Mr. Wattam: Well, yes, but Metro Toronto...

The Chairman: Order, please, one at a time.

Mr. Horner: I just asked you that question because the main substance of your remarks concerned the difficulty of acquiring a licence.

Mr. Horner: Le témoin a-t-il terminé? Pouvons-nous poser des questions?

Le président: Monsieur Horner.

Mr. Horner: Vous nous avez donné un long compte rendu de la disponibilité des permis de taxis accessibles à une agence de la région métropolitaine de Toronto. Vous avez confirmé le témoignage que nous avons entendu hier et selon lequel il en coûte environ \$15,000 pour y obtenir une franchise.

M. Wattam: Sur le marché courant.

Mr. Horner: Sur le marché courant. Vous êtes-vous informé de la possibilité d'obtenir une franchise pour organiser une exploitation dans la ville de Mississauga?

M. Wattam: Ce n'est pas là que je vis.

M. Horner: Non, je le sais.

M. Wattam: Je ne songe pas à m'y installer, et je ne connais pas Mississauga. Je ne sais rien de sa topographie et je m'y trouverais perdu à titre de chauffeur de taxi. J'ai toujours vécu à Toronto et je crois connaître assez bien sa région métropolitaine.

Mr. Horner: Oui. En dépit de ce que vous dites, je ne comprends pas très bien pourquoi un chauffeur de taxi qui parcourt aujourd'hui toute la ville de Toronto se sentirait entièrement perdu et ne pourrait pas exploiter un taxi à Mississauga.

M. Wattam: Il me semble que la première question qu'on m'a posée, c'était pour savoir si je vivais à Mississauga, si je connaissais la ville, si j'y possédais des propriétés?

Mr. Horner: Très bien. Supposons que vous ayez dit que vous étiez prêt à vivre à Mississauga et qu'il vous serait facile de connaître très bien cette ville.

M. Wattam: Ce ne m'est jamais venu à l'esprit; de plus, je ne crois pas qu'il s'y trouve de sérieuses chances d'y organiser une entreprise rentable.

Mr. Horner: On me dit que c'est une des municipalités les plus progressistes.

M. Wattam: Peut-être, mais la région métropolitaine de Toronto...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, chacun son tour.

Mr. Horner: Je vous ai simplement posé cette question parce que vos commentaires portaient sur la difficulté d'obtenir un permis.

[Text]

Mr. Wattam: That is right.

Mr. Horner: You suggested that if a common stand is made available that immediately...

Mr. Wattam: Within 30 days.

Mr. Horner: ...immediately or within 30 days, it really does not matter, 200 more licences would have to be granted...

Mr. Wattam: To the drivers list.

Mr. Horner: ...to the drivers list.

Mr. Wattam: Not the owners list.

Mr. Horner: It would make no difference to you, as a taxi driver in Metro Toronto, how many taxis were operating in Mississauga? You do not think it would matter if the Mississauga taxicab list was doubled or tripled, you would still think the Toronto Metro area number would have to be increased if we permitted a common stand at the airport?

Mr. Wattam: It is my opinion that the population of Metropolitan Toronto will be two million within three years.

Mr. Givens: It is two million now.

Mr. Horner: All right, it does not really matter.

Mr. Wattam: I do not think the population of Mississauga will be two million in 100 years.

The Chairman: Just a minute, I think if you both talk at the same time we will not be able to recognize anything you say. I would ask you to please let Mr. Horner put his question and then you may answer one at a time.

Mr. Horner: I have a further question and then I am finished.

The Chairman: All right.

Mr. Horner: Air Terminal Transport now have something like 135 limousines. There are 200 taxis and the availability of licensing 320 taxis in Mississauga, 1,900 in Toronto; now you are...

Mr. Wattam: Excuse me, you say that 200 taxis are already licensed in Mississauga?

Mr. Horner: Yes.

[Interpretation]

M. Wattam: C'est vrai.

M. Horner: Vous avez dit que, si un poste public y était installé, il faudrait immédiatement...

M. Wattam: Dans un délai de 30 jours.

M. Horner: ...immédiatement ou après 30 jours, peu importe, il faudrait accorder 200 permis de plus...

M. Wattam: Aux chauffeurs qui figurent à la liste.

M. Horner: A la liste des chauffeurs.

M. Wattam: Et non pas à la liste des propriétaires.

M. Horner: Peu vous importe, à titre de chauffeur de taxi dans la région métropolitaine de Toronto, combien de taxis desservent Mississauga? Vous ne vous opposeriez pas à ce que la liste des chauffeurs de Mississauga soit doublée ou triplée; vous seriez toujours d'avis que le nombre de voitures couvrant la région métropolitaine de Toronto devrait être augmenté si nous autorisons l'établissement d'un poste public à l'aéroport?

M. Wattam: Je crois que la population de la région métropolitaine de Toronto atteindra deux millions d'ici trois ans.

M. Givens: Elle est actuellement de deux millions.

M. Horner: Très bien, ce n'est pas tellement important.

M. Wattam: Je ne crois pas que la population de Mississauga atteindra deux millions dans cent ans.

Le président: Un moment; si vous parlez en même temps, nous ne comprendrons rien. Veuillez laisser M. Horner poser sa question, et vous y répondrez une à la fois.

M. Horner: Je n'ai plus qu'une seule question à poser.

Le président: Très bien.

M. Horner: L'Air Terminal Transport possède actuellement 135 limousines environ. Il y a 200 taxis et une possibilité de 320 permis de taxi à accorder à Mississauga, 1,900 à Toronto, et ainsi nous voici...

M. Wattam: Pardon, mais vous dites que 200 taxis ont déjà leur permis à Mississauga?

M. Horner: Oui.

[Texte]

Mr. Wattam: Also there is an availability of 20 more?

Mr. Horner: No, 320 total.

Mr. Wattam: Oh, 320 total.

Mr. Horner: There is an area of growth here of 120 still available.

Mr. Wattam: Yes.

Mr. Horner: You are saying that this 1,900 in Toronto has to be immediately increased by 200, and you are saying that it bears no relationship to the 300 now available in Mississauga and yet only 135 limousines are doing the business now?

Mr. Wattam: I do not really consider Mississauga in my submission at all; I am concerned with the welfare of people coming to the airport who, while I do not have statistics should imagine the great majority of them, are going to Metropolitan Toronto and not to Mississauga. Am I right?

Mr. Horner: Mr. Givens will verify pretty near anything you say, but that is not the point. The point is not whether you are right. The point is that the Malton Airport is in Mississauga.

Mr. Wattam: Geographically.

Mr. Horner: Geographically. I can quite foresee, and just for the sake of argument I raise this question, that if we double the taxis in Mississauga then they can take the passengers anywhere they like.

Mr. Wattam: They do not know Metropolitan Toronto.

Mr. Horner: I do not know Metropolitan Toronto either, but if I were a taxi driver I would darn soon know it.

Mr. Wattam: I have been driving for seven years and every night there are a half a dozen streets given me over the air that I have never heard of and which I have to look up in my handbook—and I have been driving in Metropolitan Toronto for seven years.

Mr. Horner: Your handbook is right handy, though.

The Chairman: Order, order. Are you through, Mr. Horner? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the witness about our having

[Interprétation]

M. Wattam: Et qu'on pourrait accorder 320 permis de plus?

M. Horner: Non, le nombre global serait de 320.

M. Wattam: Oh, 320 en tout.

M. Horner: Il se trouve là une possibilité de croissance justifiant 120 de plus.

M. Wattam: Oui.

M. Horner: Vous dites que leur nombre de 1,900 à Toronto devrait être immédiatement accru de 200, et vous ajoutez que cette augmentation n'a aucun rapport avec les 300 qui sont actuellement disponibles à Mississauga, et cependant il n'y a que 135 limousines qui sont actuellement affectées au service?

M. Wattam: Je ne tiens pas du tout compte de Mississauga dans mon exposé; je ne m'occupe que du service à assurer aux gens qui arrivent à l'aéroport et qui, même si je n'ai pas les chiffres précis, se rendent pour la plupart dans la région métropolitaine de Toronto et non pas à Mississauga. Ai-je raison?

M. Horner: M. Givens vérifiera à peu près tout ce que vous dites, mais ce n'est pas là le nœud de la question. Il ne s'agit pas de savoir si vous avez raison. Le point, c'est que l'aéroport de Malton se trouve dans Mississauga.

M. Wattam: Géographiquement.

M. Horner: Géographiquement. Voici une question hypothétique: je peux très bien prévoir que si nous doublons le nombre de taxis à Mississauga, ces chauffeurs pourront alors prendre des clients où ils voudront.

M. Wattam: Ils ne connaissent pas la région métropolitaine de Toronto.

M. Horner: Je ne connais pas non plus la région métropolitaine de Toronto, mais si j'étais chauffeur de taxi je la connaîtrais très vite.

M. Wattam: Il y a sept ans que je conduis ma voiture, et chaque soir on me signale à la radio une demi-douzaine de rues dont je n'ai jamais entendu parler et que je dois trouver dans mon guide.

M. Horner: Votre guide vous est fort utile, n'est-ce pas?

Le président: A l'ordre. Vous avez terminé monsieur Horner? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrais-je demander au témoin s'il a déjà

[Text]

heard a lot about 75 per cent of the drivers from Metropolitan Toronto being part-time and 25 per cent being full-time.

Mr. Wattam: Yes.

Mr. Forrestall: Could you tell me, roughly, what percentage of the total of the actual cab driving is done by the 25 per cent full-time? Would it be as much as 70 or 80 per cent?

Mr. Wattam: All I can go on is my own experience and that of other full-time drivers like me. I would say that the average shift is 72 hours a week. Every night I put between 150 and 200 miles on that car.

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Wattam: I give my owner at least 20 cents a mile on the sheet; sometimes I have given him 30 cents a mile. If I do not give him 20 cents a mile, I will get a complaint: What have you been doing?

Mr. Forrestall: Well, you pay for the gas and oil and pick up the expenses and all that. Actually that is not what I am after just yet. What I want to find out is whether the 72 hours you work each week encompasses as much as 75 per cent of the prime time for the cab business?

Mr. Wattam: Well, there are commonly two shifts, a night shift and a day shift; not three shifts, two shifts. The day shift takes the morning rush hour and I have tried to point out that the night shift should take the evening rush hour; that is, the business rush hour from 4 to 6.

Mr. Forrestall: All right.

Mr. Wattam: Then there is an after theatre rush hour after 11 O'clock at night and then there is a rush when the bars close at 1 o'clock and so forth. These are little peak periods there.

Mr. Forrestall: All right, let us see if we can get at it another way. Are the two prime shifts generally manned by full-time drivers?

Mr. Wattam: I could not say, sir.

Mr. Forrestall: Then in other words you cannot say whether the 75 per cent who are part-time drivers do 25 per cent of the business or 100 per cent of the business.

[Interpretation]

entendu parler que les trois quarts des chauffeurs de la région métropolitaine de Toronto travaillent à temps partiel et qu'un quart seulement travaillent à plein temps?

M. Wattam: Oui.

M. Forrestall: Pourriez-vous me dire quel est actuellement le pourcentage approximatif de tout le service des taxis effectué par les 25 p. 100 de ceux qui travaillent à plein temps? Atteindrait-il 70 ou 80 p. 100?

M. Wattam: Tout ce que je puis vous en dire découle de ma propre expérience et de celle des chauffeurs qui travaillent à plein temps comme moi. Je dirais que la période de travail est de 72 heures par semaine. Chaque soir, ma voiture parcourt entre 150 et 200 milles.

M. Forrestall: Oui.

M. Wattam: Je verse à mon patron au moins 20c. du mille inscrit; parfois, je lui ai déjà versé 30c. du mille. Si je ne lui paye pas 20c. du mille, il me demandera ce que j'ai bien pu faire.

M. Forrestall: Mais vous payez l'essence et l'huile et d'autres dépenses. Ce n'est pas ce que je veux savoir actuellement. Je veux savoir si vos 72 heures de travail par semaine équivalent à 75 p. 100 de l'activité globale de l'industrie du taxi.

M. Wattam: Eh bien, il y a en général deux équipes: celle de nuit et celle de jour. Non pas trois, mais deux seulement. L'équipe de jour prendra les heures de pointe de la matinée et j'ai essayé de souligner que l'équipe de nuit devrait prendre les heures de pointe du soir, c'est-à-dire entre 4 et 6 heures.

M. Forrestall: Très bien.

M. Wattam: Il y a aussi les heures très chargées, après le théâtre, c'est-à-dire à 11 heures du soir, et lorsque les tavernes ferment, vers 1 heure du matin, et ainsi de suite. Ce sont d'autres heures de pointe.

M. Forrestall: Très bien, je pose ma question autrement. Les deux premières périodes sont-elles en général remplies par des chauffeurs à plein temps?

M. Wattam: Je ne saurais le dire, monsieur.

M. Forrestall: Alors, vous ne savez pas si les trois quarts des chauffeurs à temps partiel effectuent 25 p. 100 de toutes les courses ou 100 p. 100?

[Texte]

Mr. Wattam: No, I could not. You would have to call a part-time driver as a witness.

Mr. Forrestall: And ask him how much he does?

Mr. Wattam: Gas, yes.

Mr. Forrestall: In other words, there is no way of assessing it. The only point I was trying to bring out, if it were possible, was whether or not the 25 per cent of these 9,700 whatever it was—whether or not 25 per cent of those were the men who were doing the major proportion of the cab driving in Metropolitan Toronto.

Mr. Wattam: I would like to point out that no part-time drivers are on the cab drivers list for plates; they are all full-time drivers.

Mr. Forrestall: Yes, all right, maybe my point is not very valid. Let me ask you something else then. It seemed to me that it was fairly valid because there was some criticism yesterday about cab drivers.

You say that a good sheet for you to toss in about \$34 a day?

Mr. Wattam: Monday through Thursday.

Mr. Forrestall: Monday through Thursday, and it should be a little better on Friday and Saturday.

Mr. Wattam: \$44 Friday and Saturday, or thereabouts.

Mr. Forrestall: Yes. Do you pay for your own gas and oil?

Mr. Wattam: Yes, no, not oil.

Mr. Forrestall: Not oil, just gas?

Mr. Wattam: Gas, yes.

Mr. Forrestall: Car wash?

Mr. Wattam: No, the owner pays for the car wash.

Mr. Forrestall: Do you get it washed once a day or twice?

Mr. Wattam: I get it washed when necessary.

Mr. Forrestall: When necessary.

Mr. Wattam: There have been complaints sometimes that I am getting too many car washes, but he is very reasonable about this.

[Interprétation]

M. Wattam: Non, je ne le sais pas. Il vous faudrait convoquer un chauffeur à temps partiel.

M. Forrestall: Pour lui demander quelle proportion du travail il accomplit?

M. Wattam: C'est bien cela, oui.

M. Forrestall: Autrement dit, il n'y a pas moyen d'établir cette proportion? Tout ce que je voulais savoir, c'est si, oui ou non, 25 p. 100 de ces 9,700 chauffeurs ou à peu près sont ceux qui desservent la plus grande partie de la région métropolitaine de Toronto.

M. Wattam: Je vous ferai remarquer qu'il n'y a aucun chauffeur à temps partiel dans la liste d'attente des plaques; elle ne contient que des noms de chauffeurs à plein temps.

M. Forrestall: Oui, très bien. C'est un point de vue qui n'est pas pertinent. Voici une autre question. Il me semblait qu'il était justifié parce que nous avons entendu hier des critiques sur les chauffeurs de taxi.

Vous dites que vous avez fait une bonne journée quand vous avez gagné \$34 par jour.

M. Wattam: Du lundi au jeudi.

M. Forrestall: Du lundi au jeudi, et ce serait un peu mieux les vendredi et samedi.

M. Wattam: Environ \$44, les vendredi et samedi.

M. Forrestall: Oui. Payez-vous votre essence et votre huile?

M. Wattam: Oui pour l'essence, mais non pour l'huile.

M. Forrestall: Pas pour l'huile, mais seulement pour l'essence.

M. Wattam: Pour l'essence, oui.

M. Forrestall: Et pour le lavage de l'auto?

M. Wattam: Non, c'est le propriétaire qui le défraye.

M. Forrestall: Le faites-vous laver une fois ou deux fois par jour?

M. Wattam: Je le fais laver quand c'est nécessaire.

M. Forrestall: Quand c'est nécessaire.

M. Wattam: Il m'a déjà reproché de faire laver ma voiture trop souvent, mais il est bien raisonnable.

[Text]

Mr. Forrestall: What about tires?**Mr. Wattam:** Whenever a tire needs replacing he replaces it. Whenever there is any mechanical trouble, I mention it to him and it is fixed almost immediately. I have no complaint with my particular employer at all.**Mr. Forrestall:** How many miles do you drive to earn \$34 for the car?**Mr. Wattam:** Between 150 and 200 miles.**Mr. Forrestall:** Roughly what mileage would you get? What I am after is what costs come off your \$17?**Mr. Wattam:** Well, my gas comes off that.**Mr. Forrestall:** How much is that?**Mr. Wattam:** We get a certain amount of money in tips. I think it is pretty well figured out by the owners that the tips just about balance the expenditure on gas. In my opinion, it should not. I do not think the drivers should pay for gas at all; I think the owners should pay for gas. There goes my job out the window.**Mr. Forrestall:** Let me ask you this. As a fulltime driver if something is not done to open up a common stand, would there be any trouble, any difficulty. I hate to bring or to use Mon'real as an example but there were very serious repercussions in Montreal around this problem. Could you imagine anything like that happening here?**Mr. Wattam:** I could imagine it but I do not think it is likely.**Mr. Forrestall:** Even if the status quo was supported?**Mr. Wattam:** I could imagine trouble of that sort but I think the population of Montreal is more volatile than the population of Toronto on this question.**Mr. Forrestall:** I do not know whether that... All right...**The Chairman:** Mr. Portelance.**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Wattam, we heard you talking about the problems which occur at 3 o'clock in the morning when an important person comes to the airport. Does it happen often, that there is no cab, no limousine there to serve him?

[Interpretation]

M. Forrestall: Et au sujet des pneus?**M. Wattam:** Quand il faut en remplacer un, il le fait. S'il faut réparer la mécanique, je n'ai qu'à lui en parler et il s'en occupe immédiatement. Je n'ai pas la moindre plainte à formuler contre mon propre patron.**M. Forrestall:** Combien de milles avez-vous à parcourir pour que votre voiture vous rapporte \$34?**M. Wattam:** Entre 150 et 200 milles.**M. Forrestall:** Combien vous reste-t-il du mille? C'est-à-dire qu'avez-vous à déboursier sur les \$17 qui vous reviennent?**M. Wattam:** Eh bien, le coût de l'essence.**M. Forrestall:** Qui équivaut à quel montant?**M. Wattam:** Nous touchons un certain montant d'argent en pourboires. On peut dire, d'après les calculs des propriétaires, que les pourboires équivalent au coût de l'essence. D'après moi, il ne devrait pas en être ainsi. A mon avis, les chauffeurs ne devraient pas du tout payer leur essence; je crois que c'est aux propriétaires à le faire. Mais j'ai bien peur d'avoir perdu mon emploi, maintenant.**M. Forrestall:** Permettez-moi de vous demander à titre de chauffeur à plein temps, si on ne faisait rien pour ouvrir un poste en commun, est-ce qu'il y aurait des difficultés, des troubles. Je n'aime pas me servir de Montréal comme exemple, mais il y a eu en cette ville des répercussions assez sérieuses qui sont centrées sur ce problème. Est-ce que vous pourriez imaginer la même chose ici?**M. Wattam:** Je pourrais me l'imaginer mais je ne crois pas que ce soit probable.**M. Forrestall:** Même si on maintenait le statu quo?**M. Wattam:** Je puis m'imaginer un trouble de ce genre, mais je crois que la population de Montréal est plus inconstante que celle de Toronto, surtout à ce sujet-là.**M. Forrestall:** Je ne sais pas si ça...**Le président:** Monsieur Portelance.**M. Portelance:** Merci, monsieur le président. Monsieur Wattam, nous vous avons entendu parler des problèmes qui se posent à trois heures du matin lorsqu'un personnage important arrive à l'aéroport. Mais, est-ce qu'il arrive souvent qu'il n'y ait pas de taxi ni de limousine à sa disposition?

[Texte]

Mr. Wattam: Well it happens to me at least once or twice a week and I am only one of 2,000 cabs.

Mr. Portelance: And if the companies responsible for that are supposed to be there 24 hours a day, then they ought to give a 24-hour service...

Mr. Wattam: I have been there and there has been no limousine there.

Mr. Portelance: On the other hand at 3 a.m. you will park on the corner of Yonge or Bay Street, or York.

Mr. Wattam: York.

Mr. Portelance: If you were allowed to park at the airport, would you be parking at the airport instead of that corner?

Mr. Wattam: I might. I certainly might, particularly if I dropped a fare near the airport immediately preceding. Say I dropped a fare out in Etobicoke some place...

Mr. Portelance: The Skyline.

Mr. Wattam: Well, not...at a residence or in an apartment house in Etobicoke, if I dropped a fare there, if there were a public stand at the airport, I think I would go out to the airport to see if there were any fares waiting and sit on the stand for—well I never sit personally longer than five minutes under the present situation. I never sit on a stand more than five minutes. If there is nothing in five minutes I am moving because there may be a fellow two blocks down who is tearing his hair out, there is no cab on the streets, so I might get him.

Mr. Portelance: Are you allowed to pick them up off the street without being on a stand.

Mr. Wattam: Oh yes. If they flag you. You are not allowed to solicit fares but if a person flags you for a cab, holds his arm out or whistles or something, you can pick him up.

Mr. Portelance: But would you agree that only those taxicabs driving people to the airport, would be allowed to bring them back, if this was in the new law?

Mr. Wattam: What was that sir?

Mr. Portelance: That only cab drivers taking customers to the airport would have the right to park and wait for a fare back?

Mr. Wattam: No, I do not think so. I think that Air Terminal Transport should be given the right to drop customers at the airport and

[Interprétation]

M. Wattam: Ça m'arrive à moi au moins une ou deux fois par semaine et je suis un des 2,000 taxis.

M. Portelance: Mais les compagnies responsables sont censées être là pour fournir un service de 24 heures par jour.

M. Wattam: J'y suis déjà allé alors qu'il n'y avait pas de limousine.

M. Portelance: D'autre part, à trois heures du matin vous stationnerez au coin de Yonge, Bay, ou York.

M. Wattam: York.

M. Portelance: Si vous aviez la permission de stationner à l'aéroport, choisiriez-vous l'aéroport plutôt que ce coin-là?

M. Wattam: Cela se peut, surtout si je venais de déposer un voyageur tout près de l'aéroport. Mettons que je dépose un voyageur à Etobicoke.

M. Portelance: Au Skyline?

M. Wattam: Non, à une résidence ou à une maison de rapport d'Etobicoke. Si j'y déposais mon voyageur alors qu'il y a un poste public à l'aéroport, je crois que je me rendrais à l'aéroport pour voir s'il y a des voyageurs qui attendent et j'attendrais au poste. Personnellement, je n'attends jamais plus que 5 minutes; s'il n'y a rien dans 5 minutes, je m'en vais, car il y a peut-être une personne à deux coins de rue qui désespère de trouver un taxi, et que je pourrais prendre.

M. Portelance: Avez-vous le droit de prendre des voyageurs sans être à un poste?

M. Wattam: Oui, à condition qu'on vous demande. Vous ne pouvez pas solliciter des clients, mais si quelqu'un vous fait signe de la main, siffle, vous pouvez alors le prendre.

M. Portelance: Acceptez-vous que seuls les taxis qui conduisent des gens à l'aéroport, aient le droit d'en ramener, si on insère cette clause dans la nouvelle loi?

M. Wattam: Pardon?

M. Portelance: Seulement les chauffeurs de taxi qui amènent des clients à l'aéroport auraient le droit d'y stationner et de revenir avec d'autres.

M. Wattam: Non, je ne crois pas. Je crois qu'Air Terminal Transport devrait avoir le droit de déposer des clients à l'aéroport et

[Text]

bring fares out from the airport but I think that the cab industry should share in this business. This was, in my opinion, just as the brief submitted yesterday by the Metropolitan Toronto Taxicab Conference.

Mr. Portelance: I know you would rather have a open stand to go to, at any time that you feel like going there...

Mr. Wattam: That is right, I did not...

Mr. Portelance: ...but on the other hand...

Mr. Wattam: A public stand available to any driver or owner licensed by the Metropolitan Licensing Commission.

Mr. Portelance: But it would be acceptable just the same, if on the other hand, only cab drivers from Toronto like yourself, drove a customer out there, at least you would have the right to be there, if we cannot go all the way?

Mr. Wattam: I do not follow the question sir.

The Chairman: Repeat your question, will you?

Mr. Portelance: What I am saying is, you have a fare to the airport tonight—at least, you will not refuse a fare to the airport and I suppose you are happy to take it—and by doing that you would have the right to wait to bring one back yourself, because you brought one there.

Mr. Wattam: If there was a stand there?

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Wattam: As it is now, I cannot wait at all.

Mr. Portelance: I know you cannot wait at all.

Mr. Wattam: Now the police chase me out of there.

Mr. Portelance: I know. But I am sure that in Montreal at least, it would be well accepted by taxi drivers to allow the ones who are going to the airport to come back with somebody, instead of driving from Montreal to do so; you would see all the taxis running to the airport during rush hour and there would be nobody left in Toronto. This would not help your situation.

Mr. Wattam: By the issuance of more plates, there would be more cabs on the road to take care of this business, you see. This is

[Interpretation]

d'en ramener. Mais je suis d'avis que l'industrie du taxi devrait partager ce commerce. A mon sens, c'est ce qu'exprimait le mémoire présenté hier par la conférence des chauffeurs de taxi de Toronto.

M. Portelance: Je sais que vous-même vous préféreriez avoir un poste ouvert pour vous y rendre quand ça vous le dit...

M. Wattam: C'est vrai, je n'ai pas...

M. Portelance: ...mais, d'autre part...

M. Wattam: Un poste public disponible à n'importe quel chauffeur ou à n'importe quel propriétaire de taxi qui détient un permis de la Commission de la régie de Toronto.

M. Portelance: Mais ce sera encore acceptable si, d'autre part, seuls les chauffeurs de taxi de Toronto comme vous-même, y déposent un client; au moins vous aurez le droit d'y être, si nous ne pouvons pas tout vous accorder.

M. Wattam: Je ne comprends pas la question, monsieur.

Le président: Veuillez répéter votre question.

M. Portelance: Supposons que vous devez conduire un client à l'aéroport ce soir. Au moins, vous ne refuserez pas un voyage à l'aéroport et vous en serez heureux, car en le faisant, vous auriez le droit d'attendre un client pour le ramener vous-même, parce que vous y en avez conduit un.

M. Wattam: S'il y avait un poste.

M. Portelance: Oui.

M. Wattam: Comme c'est actuellement, je ne peux pas attendre du tout.

M. Portelance: Je sais que vous ne pouvez pas attendre du tout.

M. Wattam: La police m'en chasse.

M. Portelance: Je le sais, mais je suis sûr qu'à Montréal au moins ce serait très bien accepté par les chauffeurs de taxi si on permettait à ceux qui se rendent à l'aéroport de retourner avec un client, au lieu de venir de la ville pour le prendre. En effet, aux heures de pointe, vous verriez tous les taxis se rendre à l'aéroport; cela n'aiderait pas la situation.

M. Wattam: Si on émettait plus de permis il y aurait plus de taxis pour s'occuper de ce commerce. C'est la raison pour laquelle je dis

[Texte]

Why I maintain that hundreds of plates have to be released within 30 days after a public land is established at the airport; 200 of them should go to drivers who have been waiting up to six or seven years on the list.

Mr. Portelance: In your case how many times would you take a customer to the airport on the average?

Mr. Wattam: I would say at least three or four times a week.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: There is one thing that I have not been able to understand. We have heard a lot of complaints on how tough it is to make a living driving a cab, and at the same time we know that there are the 1,900 cab owners, 9,000 drivers, part-time and full-time, 600 on the list, probably another 600 names that do not go on the list because they are discouraged by the fact that people have been waiting for seven years. You have been frank and candid all during your remarks. Would you please tell me what there is such a terrible demand for cab-driving licenses?

Mr. Wattam: The demand is only by drivers and people in the industry. I do not think there is much public demand to get into the taxicab business.

Mr. Givens: Well, why is there a demand by so many people who are waiting in line, who want to get taxicab-driving licenses? If it is so hard to make a living and so hard to make a go of it? And the other fellow who was here, Mr. Hurd from the Union, said that conditions were atrocious; the only place where conditions are good is at the Air Terminal Transport. You say you have to work 12, 14 hours a day to make a living. Why are so many men desirous of getting cab-driving licenses?

Mr. Wattam: Well a taxicab owner can make a good living working eight hours a day. He can make, I would say, \$5 an hour gross without any trouble at all.

Mr. Givens: Plus tips?

Mr. Wattam: Plus tips.

Mr. Givens: Without telling us what you gets in tips, so we will not report it to the Department of National Revenue, would a cab driver on a \$32 book a day, run at least 15 per cent of that in cash tips?

[Interprétation]

que des centaines de plaques doivent être délivrées dans les trente jours suivant l'établissement d'un poste commun à l'aéroport et 200 devraient aller aux chauffeurs qui attendent depuis six ou sept ans sur la liste.

M. Portelance: Dans votre cas, combien de fois allez-vous à l'aéroport en moyenne?

M. Wattam: Je dirais au moins trois ou quatre fois par semaine.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Il y a une chose que je n'ai pas pu comprendre ici. Nous avons entendu une litanie de plaintes sur les difficultés de gagner sa vie en conduisant un taxi. En même temps nous savons qu'il y a 1,900 propriétaires de taxis, 9,000 chauffeurs à temps partiel et à plein temps, 600 sur la liste, peut-être quelque 600 autres noms qui ne font pas partie de la liste parce qu'ils sont découragés du fait que des gens attendent depuis 7 ans. Vous avez été candide, franc, lors de vos remarques. Pourriez-vous me dire, s'il vous plaît, pourquoi il y a une si grande demande de permis de taxis?

M. Wattam: La demande ne se fait que par les chauffeurs et par les gens de l'industrie du taxi. Je ne crois pas qu'il y ait une demande publique pour s'y lancer.

M. Givens: Pourquoi y en a-t-il tant qui restent en ligne pour obtenir des permis de taxi, si c'est tellement difficile d'y gagner sa vie et d'y réussir. L'autre personnes qui était ici, M. Hurd, membre du syndicat, m'a dit que les conditions sont affreuses, que le seul endroit où il y a de bonnes conditions de travail, c'est dans l'*Air Terminal Transport*. Vous, vous prétendez qu'il faut travailler 12 ou 14 heures par jour pour gagner votre vie, pourquoi alors tant de gens veulent-ils des licences?

M. Wattam: Un propriétaire de taxi peut gagner facilement sa vie en travaillant 8 heures par jour. Il peut faire \$5. l'heure, sans difficulté.

M. Givens: En plus des pourboires?

M. Wattam: Oui.

M. Givens: Ne nous dites pas le montant de vos pourboires, pour que nous ne puissions pas le révéler au ministère du Revenu national, mais un chauffeur de taxi qui enregistre \$32 par jour aurait-il au moins 15 p. 100 de cette somme en pourboires?

[Text]

Mr. Wattam: Without telling the Department of National Revenue, I have listed four cases of tips on this sheet.

Mr. Skoberg: Mr. Benson has been around; watch it.

Mr. Horner: The Department of National Revenue can read the evidence.

The Chairman: Order, please!

Mr. Wattam: On November 3...

Mr. Givens: On the \$32 book would you run 15 per cent in tips?

Mr. Wattam: Oh no.

Mr. Givens: Ten per cent?

Mr. Wattam: On November 3, I took in approximately \$42. I do not remember what day that was. I took in \$42. My tips for that shift were \$8.50 and my gas was \$5.75.

Mr. Givens: And are the tips split with the broker or the owner?

Mr. Wattam: No, no.

Mr. Givens: They are not.

Mr. Wattam: No.

Mr. Givens: Your answer to my question, substantially, Mr. Wattam, is that the reason there are so many men desirous of getting cab licenses is because on an eight-hour day a cab driver can make a good living. Is that what you are saying?

Mr. Wattam: That is right. But also incidentally we can improve the service by having more cabs available.

Mr. Givens: Is that not a contradiction in terms, a contradictory statement, that if Metro Toronto puts out 200 more plates, Mississauga will put out another 100 plates, will that not flood the market so that none of you will be able to make a living?

Mr. Wattam: I do not think so because the quality of the cabs and the service provided by the additional owners is the very thing that has been brought out by people who object to taxicabs having a stand at the airport, namely that they are not clean-shaven, not well dressed, have dirty cars, and so forth. If there are more owners on the road, there will be better cars available to serve the public in a better manner.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

[Interpretation]

M. Wattam: Sans le dire au ministère du Revenu national, il y a quatre cas de pourboires que j'ai inscrits sur cette feuille.

M. Skoberg: Monsieur Benson est dans les alentours, attention.

M. Horner: Le ministère du Revenu national peut lire les témoignages.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Wattam: Le 3 novembre...

M. Givens: Sur les 32 dollars enregistrés, auriez-vous 15 p. 100 de pourboires?

M. Wattam: Non.

M. Givens: 10 p. 100?

M. Wattam: Le 3 novembre j'ai eu environ \$42. Je ne me souviens pas de quelle journée il s'agit. Mes pourboires cette journée-là étaient de \$8.50 et l'essence m'a coûté \$5.75.

M. Givens: Et est-ce que vous partagez les pourboires avec l'agent ou le propriétaire?

M. Wattam: Non.

M. Givens: Je ne partage pas.

M. Wattam: Non.

M. Givens: En somme, suivant votre réponse, monsieur Wattam, la raison pour laquelle il y en a tellement qui veulent obtenir des permis de taxi, c'est qu'au cours d'une journée de 8 heures, un chauffeur de taxi peut gagner une honnête vie. Est-ce exact?

M. Wattam: Oui, mais incidemment nous pourrions améliorer le service en ayant plus de taxis en disponibilité.

M. Givens: N'est-ce pas une déclaration contradictoire. Si la région métropolitaine émet 200 permis de plus, et que Mississauga en émet 100 autres, est-ce que le marché n'en serait pas inondé, de sorte que personne d'entre vous ne pourrait gagner sa vie?

M. Wattam: Je ne crois pas, car la qualité de taxis et du service prévue par les propriétaires supplémentaires est précisément ce qu'on objecte. Si on s'oppose à ce que les taxis restent à l'aéroport, étant donné que leurs voitures sont mal nettoyées, ne sont pas propres, que les chauffeurs sont mal habillés, etc., s'il y en a plus, il y en aura plus en disponibilité pour servir les clients.

Le président: Monsieur Skoreyko.

[Texte]

Mr. Horner: There are a lot of people wanting into politics but there are a lot of them too who complain about their jobs...

The Chairman: Order please. Order, order. Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I just have one brief question. Firstly, I would like to congratulate Mr. Wattam on, I think, a tremendous presentation in view of the fact that you had signified that you were prepared to write a brief.

There are two questions I would like to ask you, sir. First of all do you support the principle then that, and this is for the record, that taxi service is an essential part or should become an essential part of the transportation service at Malton Airport?

Mr. Wattam: Absolutely and without question.

Mr. Skoreyko: All right. Thank you. We have now established how you feel. If such a concession is granted to the taxi drivers of Toronto, what would your preference be, a bulk payment for licences or a fee per trip as was discussed yesterday?

Mr. Wattam: A system could be worked out whereby each cab would have a sticker on the windshield, issued by the Department of Transport, and in order to get this sticker you would pay an annual fee to the Department of Transport.

Mr. Skoreyko: A bulk payment—this is what you would prefer?

Mr. Wattam: Yes.

Mr. Skoreyko: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Howe. One last question.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Wattam about this question of \$14,000 to \$15,000 for a franchise which has arisen several times. What does this include, a car?

Mr. Wattam: A car, the plates issued by the Licensing Commission, the radio, and the roof sign in the case of cabs working through a brokerage. In the case of independent taxi operators, it would not include the radio.

Mr. Howe: What is the car worth?

Mr. Wattam: Well, it depends. I have had cars offered to me which are practically total wrecks for \$14,500.

[Interprétation]

M. Horner: Il y a bien des gens qui veulent entrer dans la politique, mais beaucoup d'entre eux se plaignent de leurs emplois.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je n'ai qu'une question très brève. Je voudrais d'abord féliciter M. Wattam de sa magnifique présentation. Comme vous avez indiqué que vous étiez prêt à nous rédiger un mémoire.

Il y a deux questions que j'aimerais vous poser, monsieur. Tout d'abord, est-ce que vous appuyez le principe suivant lequel le service de taxis fait partie intégrante et essentielle ou devrait être une partie essentielle du service de transport à Malton?

M. Wattam: Absolument et sans aucun doute.

M. Skoreyko: Très bien, merci. Maintenant, nous connaissons votre attitude. Si une telle concession était accordée aux chauffeurs de taxis de Toronto, quelle serait votre préférence, un paiement en bloc pour les permis ou un paiement par voyage comme on l'a discuté hier?

M. Wattam: Je crois qu'on pourrait établir un système par lequel chaque taxi aurait à coller à son pare-brise un permis que l'on obtiendrait du ministère des Transports, en payant un droit annuel.

M. Skoreyko: Un paiement en bloc, est-ce là ce que vous préférez?

M. Wattam: Oui.

M. Skoreyko: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Howe, une dernière question.

M. Howe: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Wattam une question qu'on a soulevée plusieurs fois au sujet des \$14,000 à \$15,000 destinés à l'obtention d'une concession. Qu'est-ce que cela comprend, une automobile?

M. Wattam: Une automobile, la plaque émise par la commission de la régie, de la radio et l'affiche sur le toit dans le cas de ceux qui travaillent pour une agence. Les indépendants n'ont pas la radio.

M. Howe: Que vaut l'automobile?

M. Wattam: Cela dépend. On m'a déjà offert des voitures qui étaient de vrais déchets pour \$14,500.

[Text]

Mr. Howe: What does it cost to buy a new taxicab?

Mr. Wattam: Do you mean the car alone?

Mr. Howe: The car alone, yes.

Mr. Wattam: A minimum of \$3,000.

Mr. Howe: In other words there is a premium paid of \$11,000 for this franchise?

Mr. Wattam: Yes. It is the right to go into business for yourself. You are purchasing a going business just like you would purchase a store or any other type of going business.

Mr. Howe: There must be a lot of goodwill in the taxicab business if it is worth \$11,000 to get into it.

Mr. Wattam: Well, it is a case of supply and demand I suppose. In 1963 I could have bought a cab business for \$6,000.

Mr. Howe: In Mississauga, we were told that all you have to have is the cab.

Mr. Wattam: Is that right?

Mr. Howe: Sure.

Mr. Givens: They have a lot of grass growing out there in Mississauga.

Mr. Wattam: Actually you do not have to have that. All you have to have is this little plate. Somebody can come along and say I will sell you this plate for \$14,500. You could buy your own car, your own radio and your own roof set, and away you go.

Mr. Howe: Supplementary to what Mr. Givens is saying, it is rather interesting that so many people are interested in getting into the business.

Mr. Wattam: I think the Licensing Commission, if I am not mistaken, requires a new owner to put a new car on the road.

Mr. Howe: Is there quite a business in this interchange of franchise? Can they get a franchise without going through the Licensing Commission?

Mr. Wattam: No, they have to go through the Licensing Commission and I understand that there is a procedure to be followed. And each transaction has to be approved by the Licensing Commission.

Mr. Givens: Mr. Chairman, I think Mr. Howe would be interested to know that a

[Interpretation]

M. Howe: Combien coûte un taxi neuf?

M. Wattam: Voulez-vous dire la voiture seule?

M. Howe: Oui, la voiture seule.

M. Wattam: Un minimum de \$3,000.

M. Howe: En d'autres termes, il y a une prime de \$11,000 pour la concession?

M. Wattam: Oui, il s'agit du droit d'entrer en affaires pour vous-mêmes. Vous achetez la clientèle tout comme vous achèteriez un magasin ou un autre commerce.

M. Howe: Il doit y avoir beaucoup de bonne volonté dans l'industrie du taxi si cela vaut \$11,000 pour y entrer.

M. Wattam: C'est une question d'offre et de demande. En 1963, j'aurais pu acheter une industrie du taxi pour \$6,000.

M. Howe: A Mississauga, on nous a dit que tout ce qui était nécessaire d'avoir, c'était l'automobile.

M. Wattam: C'est exact?

M. Howe: Oui.

M. Givens: Il y a beaucoup d'herbages là-bas, à Mississauga.

M. Wattam: En fait, cela n'est même pas nécessaire. Tout ce qu'il faut avoir, c'est la petite plaque. Quelqu'un pourrait venir vous dire, je vous vendrai la plaque pour \$14,500. Vous achèterez votre propre véhicule, votre propre radio, votre propre affiche et vous êtes en affaires.

M. Howe: Une question supplémentaire à ce que disait M. Givens. C'est vraiment intéressant de constater le nombre de ceux qui veulent s'adonner à cette industrie.

M. Wattam: Je crois que la régie des permis, si je ne m'abuse, exige qu'un nouveau propriétaire mette une nouvelle voiture en circulation.

M. Howe: Est-ce qu'on échange souvent cette concession? Est-ce qu'on peut le faire sans passer par la régie?

M. Wattam: Non, il y a une certaine procédure à suivre et il faut passer par la régie. Chaque transaction doit être approuvée par la régie des permis.

M. Givens: Monsieur le président, je crois que M. Howe serait intéressé à savoir qu'un

[Texte]

former mayor had to pay \$40,000 for libel for accusing somebody of trafficking in licenses.

Mr. Wattam: Mr. Chairman, I have not suggested that anybody is trafficking in licenses and I do not know anybody who is.

Mr. Howe: It seems to me I heard about that case.

The Chairman: Order, please.

Mr. Skoberg: I am just wondering whether the witness can tell us if members of Parliament, and particularly ex-mayors of Toronto, are pretty good tipplers.

The Chairman: Order.

Mr. Wattam: You can never predict. I know some drivers that ask for a tip. I never ask for a tip myself.

The Chairman: We want to thank you, Mr. Wattam, very much.

Gentlemen, if you are agreeable, I think we would now have a 10-minute break. Our translators have done a wonderful job this afternoon but it is pretty hard for them without a break.

We will come back at 4.30 p.m.

The Chairman: Order, please. Now that we are reassembled, I would like to call upon the Metropolitan Toronto Taxi Guild. Mr. Joseph Charles Kane.

On my right here are Mr. Walter Horbulyk and Mr. Fred Hason, and also Mr. Eric McCreadie. Mr. Horbulyk has a two-page brief. I think we will let him read it.

Mr. Walter Horbulyk (President, Metropolitan Toronto Taxi Guild): The Metropolitan Toronto Taxi Guild has 432 members each of whom owns one, and only one, taxi cab license to operate in the Municipality of Metropolitan Toronto.

The Metropolitan Toronto Taxi Conference represents the fleet owners, or multiple licenses.

The Guild requests this Committee to recommend to the Department of Transport that it permit taxi cabs to operate from the Toronto International Airport in conjunction with Airline Limousine.

The reasons for this request are two-fold; It would be of a financial benefit to the

[Interprétation]

ancien maire a dû payer \$40,000 parce qu'il avait accusé quelqu'un de faire le trafic des permis.

M. Wattam: Je n'ai jamais suggéré qu'il y avait un trafic de permis et je ne connais personne qui s'y livre.

M. Howe: Il me semble que j'ai déjà entendu parler de ce cas.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Skoberg: Je me demande si le témoin peut nous dire si les députés et tout particulièrement les anciens maires de Toronto donnent un excellent pourboire?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Wattam.

M. Wattam: Vous ne pouvez jamais prévoir. Je connais certains chauffeurs qui en demandent. Moi, personnellement, je n'en demande jamais.

Le président: Nous vous remercions, monsieur Wattam, de votre présentation.

Messieurs, si vous êtes d'accord, je crois que nous devrions suspendre la séance pendant 10 minutes, pour permettre à nos interprètes qui font un magnifique travail cet après-midi de reprendre le souffle, et nous reviendrons à 4h.30.

Le président: Silence, je vous prie. Comme nous sommes tous réunis, j'inviterais donc les représentants de la *Metropolitan Toronto Taxi Guild* à venir témoigner. Monsieur Joseph Charles Kane.

Je vous présente à ma droite, MM. Walter Horbulyk, Fred Hason et Eric McCreadie. Je prierais monsieur Horbulyk de donner lecture d'un mémoire de 2 pages.

M. Walter Horbulyk (Président, Metropolitan Toronto Taxi Guild): La *Metropolitan Toronto Taxi Guild* compte 432 membres dont chacun ne possède qu'un seul permis de taxi dans la municipalité du Toronto métropolitain.

La *Metropolitan Toronto Taxi Conference* représente les propriétaires de groupes de taxis ou les détenteurs de plusieurs permis.

La Guilde prie le Comité de recommander au ministère des Transports de permettre aux taxis de desservir l'Aéroport international de Toronto de concert avec la limousine du service des lignes aériennes.

Les raisons de cette demande sont de deux ordres: a) Cela bénéficierait, sur le plan finan-

[Text]

taxi cab owners and drivers. b) It would provide an additional and alternative service for the public at Toronto International airport.

It is the unanimous opinion of the taxicab industry in and about the TIA that there is need for taxicab service from the TIA.

Although Airline Limousine has pick-up service in Metropolitan Toronto, it has been stated to this Committee that a minimum of 600 fares per day are taken from Metropolitan Toronto to the TIA. Therefore, we can assume that either Airline Limousine are unable to meet the demand for service or there are a number of persons who prefer taxicab service.

If such conditions or preferences exist in taking persons to the Airport, then it would be fair to assume that these conditions or preferences exist for those same persons wishing to depart from the Airport.

It is not the function of this Committee to determine if Airline Limousine, Mississauga or Metropolitan Toronto taxi cabs are making money, but rather is the public being given the service they require or desire?

It has been argued that in return for the exclusive contract to Airline Limousine, a better service is provided. This conclusion has been made by the Department of Transport rather than by the public who have never had the opportunity to exercise a choice to date.

If the public prefers airline limousine with its newer vehicles, uniformed drivers and flat rates, then it will be obvious to the taxi cabs who will be working out of the airport because there will be no business for them. However, the Guild believes that there is a segment of the public which prefers a meter rate. Furthermore, the Department of Transport can enact regulations regarding fares to be charged, driver conduct and appearance, vehicle appearance and other matters relating to the service.

If taxi cab service is permitted at the TIA it is the recommendation of the Guild that the following matters be considered; a) Only taxi cabs bringing fares to the TIA be permitted to take fares from the TIA. b) That a two or four taxi cab stand be permitted on the arrival level. c) That a 10 or 20 taxi cab feeder line be located at or near the terminal building. d) That a toll fee be paid on entry into the feeder line rather than imposing an annual license fee.

[Interpretation]

cier, aux propriétaires et aux chauffeurs de taxis;

b) cela offrirait au public un autre service à l'Aéroport international de Toronto.

Dans l'industrie du taxi, on est d'opinion qu'il faut créer un service de taxis à l'aéroport.

Même si la limousine du service des lignes aériennes peut prendre des passagers dans le Toronto métropolitain, on a déclaré devant le Comité qu'on transportait au moins 600 clients du Toronto métropolitain à l'aéroport international de Toronto. Nous pouvons donc présumer que le service de limousine est incapable de répondre à la demande ou qu'un certain nombre de personnes préfèrent le service de taxis.

Si ces conditions ou de telles préférences existent au sujet du transport des personnes en direction de l'aéroport, il serait juste de présumer que les mêmes conditions ou préférences existent pour ces mêmes personnes qui désirent revenir de l'aéroport.

Le Comité n'a pas pour rôle de déterminer si la limousine, les taxis de Mississauga ou du Toronto métropolitain font de l'argent, mais plutôt de se demander si le public reçoit le service qu'il désire ou dont il a besoin?

On a dit qu'en retour du contrat exclusif signé avec le service de limousine des lignes aériennes, on offrait un meilleur service. Cette conclusion a été tirée par le ministère des Transports et non pas par le public qui n'a jamais eu l'occasion d'exercer un choix jusqu'à maintenant.

Si le public préfère le service de limousine et ses véhicules plus récents, les chauffeurs en uniforme et un taux fixe, ce sera alors évident pour les taxis qui travailleront à l'extérieur de l'aéroport car ils ne pourront pas faire d'affaires.

La *Gilde* croit toutefois qu'un secteur de la société préfère le tarif qu'indique le taximètre. De plus, le ministère des Transports peut adopter des règlements au sujet du tarif, de la conduite et de l'apparence du chauffeur, de la condition de la voiture et d'autres questions relatives au service.

Si le service de taxi est permis à l'Aéroport international de Toronto, la *Gilde* recommande que les questions ci-après soient étudiées: a) Que seuls les taxis qui conduisent un client à l'aéroport aient la permission d'en prendre au retour; b) Qu'un poste de 2 ou 4 taxis soit autorisé à l'arrivée; c) Qu'une ligne de 10 ou de 20 taxis soit située à l'aérogare ou tout près de l'aérogare. Qu'un péage soit versé en entrant dans la ligne plutôt que d'imposer un droit annuel pour le permis.

Texte]

Thank you gentlemen.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, on the first page of the brief, if you will look at the bottom of the page, have you any facts to back up your supposition in regard to the statement that "Airline Limousine are unable to meet the demand for service"?

Mr. Horbulyk: We have been listening to the representations made, and I think all of us at one time or another have seen people standing there waiting, and we have had people complain to us and ask why we cannot get cabs in there. They say they have waited for the airline limousines, and so forth.

Mr. Fred Hason (Director, Metropolitan Toronto Taxi Guild): It is through personal experience of taking cabs through.

Mr. Skoberg: Yes, but this is really a statement rather than fact. You have not got documented facts.

Mr. Hason: Only our personal experience. I drive my cab in and there are people there and no airline service, and they push you right through. You are not allowed to pick up. There are also complaints from passengers themselves.

Mr. Skoberg: Your statement on page 2, at the top of the page, is likewise something that you have noticed yourselves.

Mr. Horbulyk: Yes. We feel that people, if they are willing to be taken by us to the airport, would be willing to be taken by us out of the airport.

Mr. Skoberg: And the second paragraph, is the public being given the service they require or desire?" Again, is this an opinion that you are expressing here?

Mr. Hason: No. I happen to own a cokerage and there is a percentage of people who prefer taxis rather than the airline service.

Mr. Skoberg: Have you or your association ever made representation to the airport manager in regard to some of the problems you have had out there?

Mr. Hason: Well, it is well known. When a policeman says "move on", you move. There is no room to park and argue, and we have never personally—or have we through the council?

[Interprétation]

Je vous remercie, messieurs.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur, au bas de la première page de votre mémoire, monsieur, vous déclarez que «le service de limousine est incapable de répondre à la demande». Auriez-vous des preuves à l'appui?

M. Horbulyk: Nous avons écouté les témoignages présentés et je crois qu'à un moment donné, nous avons tous vu des gens attendre et entendu des personnes se plaindre après avoir attendu la limousine des lignes aériennes et demander pourquoi on ne pouvait pas avoir de taxi.

M. Fred Hason (Directeur, Metropolitan Toronto Taxi Guild): Je m'appuie sur mon expérience des taxis.

M. Skoberg: Il s'agit plus d'une opinion que d'un fait. N'avez-vous pas de preuves à l'appui?

M. Hason: Uniquement notre expérience personnelle. Lorsque j'y vais, je vois des gens qui attendent et qui, en l'absence du service de limousine vous talonnent, mais vous n'avez pas le droit de prendre des passagers. Il y a également les plaintes formulées par les voyageurs mêmes.

M. Skoberg: La déclaration faite en haut de la page 2 de votre mémoire, tient d'une constatation que vous avez pu faire vous-même.

M. Horbulyk: Oui. Si les gens sont disposés à prendre le taxi pour aller jusqu'à l'aéroport, ils le seraient également pour en revenir.

M. Skoberg: Et au deuxième paragraphe: «Est-ce que le public reçoit le service qu'il désire ou dont il a besoin?» S'agit-il encore une fois d'une opinion personnelle?

M. Hason: Non je possède une agence et je dois dire qu'un certain nombre de personnes préfèrent le service de taxis au service de limousines de lignes aériennes.

M. Skoberg: Est-ce que vous ou votre Association avez déjà formulé des instances au directeur de l'aéroport au sujet de certains problèmes que vous avez rencontrés?

M. Hason: On sait très bien que lorsqu'un agent vous dit de circuler, vous le faites. Il n'y a pas de place pour stationner, ni pour entamer une discussion et nous n'avons jamais ou peut-être l'avons-nous fait par l'entremise du Conseil?

[Text]

Mr. Horbulyk: No, we have not. We did fight. We went to court, I think it was in 1963 or 1964, at Brampton. We tried to fight it through the courts.

Mr. Skoberg: Has your association written any letters to the Minister of Transport, or to the Department of Transport, in regard to some of the problems that we have heard here in the last day and a half?

Mr. Horbulyk: Well, we were going to, but we understood at the time that the Taxi Conference was making representation, so we did not bother and duplicate it.

Mr. Skoberg: In your opinion, do you think a direct line at the airport would serve any useful purpose?

Mr. Horbulyk: No, I do not think so.

Mr. Skoberg: Why?

Mr. Horbulyk: Well, when people see a cab, they will take a cab. They want to see it to get into it and this is the way they work. They do not know what cab is going to come up. They want to see the cab, and they are tempted to get into it.

Mr. Skoberg: Does your association believe that there should be public tenders, once a contract has been fulfilled? This is coming up now.

Mr. Horbulyk: I think tenders should always be open in anything. That is my personal opinion.

Mr. Hason: Personally, I think that having an open stand at the Toronto International Airport will only create another problem that you have had for 10 years.

Mr. Skoberg: If you open up another stand.

Mr. Hason: I mean a public open stand where any taxi can drive in there, because there is a certain segment of the taxi industry that will make the airport its headquarters.

• 1640

Mr. Skoberg: My question referred to public tender, in the event that we still had exclusive franchises at the airport.

Mr. Hason: I do not believe in it.

Mr. Skoberg: How long would your driver be prepared to stay in the line with other taxi cabs at the airport waiting for a customer when he realizes he perhaps has prospective customers downtown?

[Interpretation]

M. Horbulyk: Non.

Nous nous sommes présentés devant les tribunaux je crois en 1963 ou 1964 à Brampton. Nous avons essayé de mener la lutte par les tribunaux.

M. Skoberg: Est-ce que votre Association aurait alors écrit des lettres au ministre des Transports ou au ministère des Transports au sujet de certains problèmes soulevés depuis une journée et demie?

M. Horbulyk: On devait le faire, mais on nous avait laissé entendre à ce moment-là que la *Taxi Conference* devait faire des instances et nous n'avons pas cru de le faire également.

M. Skoberg: A votre avis, est-ce qu'une ligne directe de téléphone à l'aéroport servirait une fin utile?

M. Horbulyk: Non, je ne le crois pas.

M. Skoberg: Pourquoi?

M. Horbulyk: Parce que lorsque les gens voient un taxi, ils le prennent. Ils veulent le voir et le prendre. Ils ne savent pas quel taxi arrivera et ils sont tentés de prendre celui qu'ils voient.

M. Skoberg: Votre Association croit-elle qu'il devrait y avoir des appels d'offres publiques une fois que le contrat est signé, question bien d'actualité?

M. Horbulyk: Je crois que les soumissions devraient toujours être ouvertes à tous. C'est ce que je pense.

M. Hason: A mon avis, si vous ouvrez un poste en commun à l'Aéroport international de Toronto, cela créera seulement un autre problème de plus que vous avez eu pendant 10 ans.

M. Skoberg: Si vous ouvrez un autre poste.

M. Hason: Un poste public où n'importe quel taxi pourra aller car un certain secteur de l'industrie du taxi fera de l'aéroport son siège social.

M. Skoberg: Ma question a trait aux offres publiques au cas où il y aurait encore des concessions exclusives à l'aéroport.

M. Hason: Je n'y crois pas.

M. Skoberg: Combien de temps un chauffeur de taxi serait-il disposé à attendre un passager à la file d'autres taxis à l'aéroport, alors qu'il se rend compte qu'il y a des clients éventuels en ville?

[Texte]

Mr. Hason: That is the problem. If I were to drive to the airport and there were a stand here for me to take a load out, I would look the stand over to see how large it was and if there were too many I would have the preference of either going or staying. Right now I'm given no preference whatsoever.

Mr. Skoberg: So you think the user of the service would obtain satisfactory accommodation under these circumstances if you as a driver looked the stand over to determine how many were in line?

Mr. Hason: Knowing the airport, I do not think you could have a stand that would be large enough for the taxis. We feel the air service should be there and that we would also be there if we take a fare out to the airport.

Mr. Skoberg: You are suggesting you want to supplement it?

Mr. Hason: That is right, to supplement what already exists. There is no sense in taking one problem away and creating another.

Mr. Skoberg: Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Horbulyk a question. To preface my remarks, he pointed out that the Guild has 432 members, each of whom owns his own cab. I would like to ask, Mr. Horbulyk, what the criteria are for admission to the Guild?

Mr. Horbulyk: You sign a membership card, you have to own your own taxi and you pay an annual fee.

Mr. Skoreyko: Once a person has gained admission to your organization, what authority do you exercise? What disciplines do you impose on the drivers? Are there certain conditions that must be met?

Mr. Horbulyk: No, we do not regulate the drivers at all unless it is brought up at a general meeting.

Mr. Skoreyko: Otherwise they go along on their own. Mr. Horbulyk, does the Metro Cab Co. of Toronto belong to your Guild?

Mr. Horbulyk: Does the Metro Taxi?

Mr. Skoreyko: The Metro Taxi.

Mr. Horbulyk: No, they do not. We have members in that.

[Interprétation]

M. Hason: Voilà le problème. Si je devais conduire un client à l'aéroport et s'il y avait un poste où je pourrais prendre un autre passager, j'examinerais la situation mais je pourrais choisir alors que, à l'heure actuelle, c'est impossible.

M. Skoberg: Croyez-vous que l'utilisateur serait satisfait de ce service, si le chauffeur regarde combien de taxis sont en ligne?

M. Hason: Connaissant l'aéroport, je ne crois pas qu'il y ait de poste assez grand pour recevoir tous les taxis. Nous croyons qu'il devrait y avoir place pour le service de limousine et pour les taxis qui amènent des passagers à l'aéroport...

M. Skoberg: Vous voulez compléter le service?

M. Hason: Oui, compléter ce qui existe déjà. Il est inutile d'enlever un problème pour en engendrer un autre.

M. Skoberg: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Horbulyk. En guise d'introduction, il a signalé que la Guild comptait 432 membres dont chacun possédait un taxi. Je voudrais connaître les critères d'admissibilité à la Guild?

M. Horbulyk: Signer une carte de membre, être propriétaire d'un taxi et payer un droit annuel.

M. Skoreyko: Une fois qu'une personne est admise au sein de l'organisation, quelle autorité exercez-vous? A quelles règles soumettez-vous les chauffeurs? Doivent-ils respecter certaines conditions?

M. Horbulyk: Non, nous n'imposons aucune règle aux chauffeurs à moins que la question ne soit soulevée lors d'une réunion générale.

M. Skoreyko: Autrement, ils sont laissés à eux-mêmes. Monsieur Horbulyk, est-ce que la Metro Cab Co. of Toronto est membre de votre Guild?

M. Horbulyk: La Metro Taxi?

M. Skoreyko: Oui.

M. Horbulyk: Non. Certains de nos membres en font toutefois partie.

[Text]

Mr. Skoreyko: Does the Howard cab company belong to your Guild?

Mr. Horbulyk: No. We might have one member from there or perhaps none. I am not too sure.

Mr. Hason: Howard Taxi is 90 per cent individually owned. It is a fleet-owner company.

Mr. Skoreyko: It is a fleet-owner company.

Mr. Hason: It is one of the ...

Mr. Skoreyko: You think you may have a member...

Mr. Hason: There might be an owner working out there. I have not checked it out recently.

Mr. Skoreyko: The reason I am asking whether an organization such as yours imposes any conditions on the drivers is because I think it is essential. You people are asking this Committee to recommend to the government that the taxi concerns in Toronto be allowed to participate in the taxi service at the International Airport. At about 10.30 last night a number of the members of this Committee emerged from the hotel and a Howard taxi, No. 1947, was driving down the street and within a block of the hotel three pedestrians flagged down the Howard taxi, and the minute the Howard Taxi stopped three Metro cabs converged upon him as if he was a bandit. This kind of conduct was watched by a number of people. If that had happened in the city where I live there would have been four cabbies in jail. Do you not think there is a responsibility on the part of organizations such as yours to impose certain sanctions, if you like, or certain conditions on the drivers? I think your reputation—and I do not like to use that word—might be enhanced if you took some responsibility in that area.

● 1645

Mr. Horbulyk: We find that the independent drivers are pretty conscientious. Those drivers who converged on this poor chap probably did so—it probably happened in front of Sutton Place—because they have a concession across the street.

Mr. Skoreyko: That is right, but as far as I was concerned the concession was in the hotel parking lot, not on the street, but they maintain that this is...

Mr. Horbulyk: They are not right, but...

[Interpretation]

M. Skoreyko: Est-ce que la Howard Cab Company fait partie de votre Guilde?

M. Horbulyk: Non. Nous comptons peut-être un membre parmi eux, mais je n'en suis pas sûr.

M. Hason: La Howard Taxi appartient à 90 p. 100 à des particuliers. Il s'agit d'une société propriétaire d'un groupe de taxis.

M. Skoreyko: Ah! bon.

M. Hason: Il s'agit d'une des...

M. Skoreyko: Vous pensez avoir peut-être un membre...

M. Hason: Un propriétaire y travaille peut-être; je n'ai pas vérifié dernièrement.

M. Skoreyko: La raison pour laquelle je vous demande si vous imposez des conditions aux chauffeurs, c'est que pour un organisme comme le vôtre, c'est essentiel, à mon avis. Vous demandez aux membres du Comité de recommander au gouvernement que les chauffeurs de taxi puissent aussi assurer le service de taxi à l'Aéroport international de Toronto. Hier soir, vers 20 heures 30, à la sortie de l'hôtel un certain nombre de membres du Comité, ont vu un taxi n° 1947 de la Howard Taxi être hélé à un coin de rue de l'hôtel par trois piétons. Dès que le taxi s'est arrêté, trois taxis Metro se sont dirigés vers lui comme s'il s'agissait d'un bandit. Plusieurs personnes ont eu connaissance de ce incident. Si cela s'était produit dans ma ville quatre chauffeurs de taxi seraient en prison. Ne croyez-vous pas que pour un organisme comme le vôtre, il faut imposer aux chauffeurs certaines sanctions ou leur faire respecter certaines conditions? Je crois que votre réputation, expression dont je n'aime pas me servir, serait peut-être améliorée si vous preniez certaines responsabilités dans ce domaine.

M. Horbulyk: Nous croyons que les chauffeurs indépendants sont assez consciencieux. Les chauffeurs qui se sont dirigés vers ce taxi, l'ont fait, probablement en face de Sutton Place, parce qu'ils ont une concession dans cette rue.

M. Skoreyko: C'est juste, mais en ce qui me concerne, la concession s'arrête au terrain de stationnement de l'hôtel, mais ils maintiennent que c'est...

M. Horbulyk: Ce n'est pas juste, mais...

[Texte]

Mr. Skoreyko: Drivers must respect one another's territory, and heaven only knows what that is.

I just have one more question, Mr. Chairman, if I may. I did not get the name of the gentleman sitting next to Mr. Horbulyk.

Mr. Hason: Hason, H-a-s-o-n.

Mr. Skoreyko: You told the Committee that you own a brokerage?

Mr. Hason: I am a shareholder in a brokerage.

Mr. Skoreyko: A shareholder in a brokerage.

Mr. Hason: I am also a one-plate owner.

Mr. Skoreyko: A one-plate owner.

Mr. Hason: That is what the Guild consists of, one-plate owners.

Mr. Skoreyko: I see. As a shareholder in a brokerage do you have the authority to impose sanctions or rules or regulations on those people who belong to that brokerage?

Mr. Hason: Only if they are in the brokerage, yes.

Mr. Skoreyko: Only if they are in the brokerage. What are some of the rules and regulations which you impose?

Mr. Hason: The Metropolitan Licensing Commission has a list of rules that pretty well covers everything. The only thing we do try to enforce them for the Commission.

Mr. Skoreyko: Yes, but the Metropolitan Licensing Commission does not tell you that they must not have a beard or must wear a clean shirt or clean underwear.

Mr. Hason: It is there. In our brokerage we will not hire a man with a beard.

Mr. Skoreyko: I see.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes. I have one question. At the bottom of page 2, subparagraph (d) reads:

(d) That a toll fee be paid on entry into the feeder line rather than imposing an annual license fee.

Should that fee be a uniform set price? In other words, should it be 25 cents a load?

[Interprétation]

M. Skoreyko: Les chauffeurs doivent respecter les territoires et Dieu sait si on sait ce que c'est.

Une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. Je n'ai pas très bien compris le nom de la personne assise à la droite de monsieur Horbulyk.

M. Hason: Hason, H-A-S-O-N.

M. Skoreyko: Vous avez dit au Comité que vous avez une agence?

M. Hason: Je suis actionnaire d'une agence.

M. Skoreyko: Actionnaire d'une agence.

M. Hason: Je suis aussi propriétaire d'un taxi.

M. Skoreyko: Propriétaire d'un taxi.

M. Hason: La Guilde comprend des propriétaires d'un taxi.

M. Skoreyko: Alors, à titre d'actionnaire d'une agence, avez-vous l'autorité voulue pour imposer des sanctions, des règles ou des règlements aux personnes qui font partie de l'agence?

M. Hason: Seulement s'ils en font partie.

M. Skoreyko: Quelles sont certaines de ces conditions et de ces règlements?

M. Hason: La *Metropolitan Licensing Commission* possède une liste de règlements qui couvre presque tout. Nous essayons uniquement de les appliquer au nom de la Commission.

M. Skoreyko: Oui, mais la Commission ne vous dit pas que les chauffeurs ne doivent pas porter la barbe ou qu'ils doivent avoir une chemise ou des sous-vêtements propres.

M. Hason: C'est la tradition. Dans notre agence, nous n'engageons pas de barbus.

M. Skoreyko: Je vois.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Oui, j'aurais une question à vous poser. Au bas de la page 2, on lit en d):

Qu'un péage soit versé en entrant dans la ligne plutôt que d'imposer un droit annuel pour le permis.

Est-ce que ce droit devrait être uniforme? En d'autres termes, est-ce que cela devrait être fixé à \$0.25 le passage?

[Text]

Mr. Hason: Definitely, or 50 cents, or whatever it is.

Mr. Rock: The short hauls in the immediate locality of the airport cost, let us say, \$2.25 to \$3.75, compared to the long hauls which cost, say, \$5 to \$9 away out in the metropolitan areas. The taxi drivers in Mississauga for instance, who bring passengers into their own locality for about \$2.25 or \$3.75 and then rush back for more, do you not think it would cost them a lot more money to operate at the airport, where they have to pay 50 or 25 cents, in comparison to the long haul that you people make and for which you receive two or three times more money than they do and yet you pay the same price on the toll?

Mr. Hason: Yes, but the basis of their thinking is that they will get ten times the amount of money out of the airport. I go to the airport once, twice or perhaps three times, and some weeks not at all, but when I go the airport with a load it would be a privilege and a pleasure to be able to take one back in order to make money. I do not know what the arrangement is going to be there, but there will have to be a starter, or something. We do not know exactly what you people are going to do.

Mr. Horner: A short supplementary, if I may.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Horner: If you had the privilege of taking a load back, would you tell the Committee if you believe this would reduce fares to and from the airport?

Mr. Hason: It should. This is another beef which the public has.

Mr. Horner: We are really here for the public, not for the taxi drivers.

Mr. Hason: It should reduce them. We can quote a cheaper flat rate to the airport if we knew we were going to get one back, but right now the ...

Mr. Horner: But to the best of your judgment as you now see it, you believe that if you were given the privilege of taking a load back from the airport it would reduce fares?

Mr. Hason: It definitely would.

Mr. Horner: Thank you.

[Interpretation]

M. Hason: Oui, ou à \$0.50 ou autre.

M. Rock: Un trajet court coûte, disons, dans la région avoisinante de l'aéroport entre \$2.25 et \$2.75 par rapport aux longs parcours qui s'élèvent entre \$5 et \$9 à l'extérieur des régions métropolitaines. Ne croyez-vous pas que le chauffeur de taxi de Mississauga par exemple, qui ramènerait des passagers dans leur localité pour environ \$2.25 ou \$3.75 et reviendrait en vitesse, ne croyez-vous pas que cela lui coûterait beaucoup plus d'argent pour assurer un service à l'aéroport où il paierait \$0.50 ou \$0.25 par rapport au chauffeur qui pour un long trajet recevrait deux ou trois fois plus d'argent et paierait le même péage?

M. Hason: Oui, mais ils estiment qu'ils recevront dix fois plus d'argent à l'aéroport. Personnellement, je vais une, deux ou peut-être trois fois par semaine ou même parfois pas du tout, mais je serais privilégié et heureux de ramener un passager pour faire de l'argent. Je ne sais pas quelles dispositions on prendra, mais il faudra commencer par quelque chose. Nous ne savons pas ce que vous allez faire.

M. Horner: Une brève question complémentaire.

M. Rock: Je vous en prie.

M. Horner: Si vous aviez le privilège de ramener un passager, est-ce que vous pourriez dire au comité si vous croyez que cela réduirait le tarif aller et retour du passage?

M. Hason: Cela devrait se passer ainsi. Voilà une autre plainte formulée par le public.

M. Horner: Nous travaillons dans l'intérêt du public et non de celui des chauffeurs de taxi.

M. Hason: Cela devrait entraîner une diminution du tarif. Nous pourrions vous donner un taux fixe moins élevé si nous étions certains d'avoir un passager au retour, mais pour l'instant...

M. Horner: Au meilleur de votre connaissance, vous croyez que si vous aviez le privilège de ramener un passager de l'aéroport cela réduirait le tarif?

M. Hason: Oui, certainement.

M. Horner: Merci.

[Texte]

● 1650

Mr. Rock: I have one last question. There is a limousine service that now exists at the airport. You people want a public stand, but do you also believe that the people who operate the limousine service should also have the privilege of operating a taxi service throughout the metropolitan area? You are getting into their concession—you are trying to take part of their cake, as the saying goes—you are trying to break into their concession by complementing and working parallel with them. Do you not believe that they should also have the same privilege when they go into Toronto of cruising around Toronto and doing the same thing that you are doing?

Mr. Hason: They already do.

Mr. Rock: You say that, but it has not been proven that they do.

Mr. Hason: They solicit at hotels.

Mr. Rock: No, this is a concession they have for the purpose of driving to the airport, but when they solicit at hotels do they just take passengers to different areas of Metropolitan Toronto or do they bring passengers to the airport from the hotels?

Mr. Horbulyk: They would be going back to the airport, yes.

Mr. Rock: Well, that is not the same thing. You people want to get into their cake, but would you allow them to get into your cake?

Mr. Horbulyk: No, no, I do not think so.

Mr. Rock: So it is only a one-way street.

Mr. Horbulyk: Right.

Mr. Hason: Not necessarily.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Taxi Guild representatives if they think it is fair for them to assume, on the first page of their brief, that Airline Limousine are unable to meet the demand for service when Airline Limousine services are so very restricted as to where they can pick up passengers in downtown Toronto. Your assumption here surely is not credible when they have only three locations in downtown Toronto where they can pick up people.

Mr. Hason: That is for a cheaper rate. You see, they have three locations in Toronto for a cheaper rate. If you telephone from your house they will pick you up at your house,

[Interprétation]

M. Rock: J'aimerais poser une dernière question. Il y a actuellement un service de limousine qui dessert l'aéroport. Vous désirez un poste public, mais croyez-vous également que les personnes qui exploitent le service de limousine devraient jouir du même privilège et exploiter un service de taxi dans la région métropolitaine? Vous pénétrez dans leur territoire, dont vous essayez de retirer une petite partie, en complétant leur travail et en travaillant de façon parallèle. Ne croyez-vous pas qu'ils devraient aussi, une fois dans Toronto, pouvoir y faire la même chose que vous?

M. Hason: Ils le font déjà.

M. Rock: Vous le prétendez, mais ce n'est pas prouvé.

M. Hason: Ils sollicitent des passagers aux hôtels.

M. Rock: Il s'agit d'une concession pour conduire des passagers à l'aéroport, mais lorsqu'ils sollicitent des passagers aux hôtels, est-ce qu'ils conduisent les passagers dans divers secteurs du Toronto métropolitain ou uniquement à l'aéroport?

M. Horbulyk: Oui, ils retourneraient à l'aéroport.

M. Rock: Ce n'est donc pas la même chose. Vous voulez pénétrer dans leur territoire, mais les laisseriez-vous en faire autant?

M. Horbulyk: Non, je ne le crois pas.

M. Rock: Il s'agit donc d'une rue à sens unique.

M. Horbulyk: En effet.

M. Hason: Pas nécessairement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais demander aux représentants de la Guilde, s'ils croient juste de présumer à la première page de leur mémoire, que le service *Airline Limousine* est incapable de répondre à la demande alors que le service de limousine respecte si bien les arrêts destinés à prendre des passagers au cœur de Toronto. Votre hypothèse n'est sûrement pas justifiée quand ils n'ont que trois endroits pour prendre des passagers au cœur de Toronto?

M. Hason: Ils n'ont que trois emplacements à Toronto pour avoir un tarif moins élevé, mais si vous téléphonez de votre domicile ils iront vous y chercher et je croirais que 80 p.

[Text]

and I would like to bet that 80 per cent of their business if from telephone calls from Metropolitan Toronto or surrounding areas to the airport. When you go to the Canadiana Hotel, you get a cheaper rate in an Airline Service Limousine because you are with other people. This is the only reason for the three locations.

Mr. Benjamin: Have you any idea of the total number of fares to the airport on any given day?

Mr. Hason: From where?

Mr. Benjamin: From anywhere.

Mr. Hason: I have no idea.

Mr. Benjamin: Well, it was estimated yesterday that a minimum of 600 fares per day are taken from Metropolitan Toronto to the airport.

Mr. Hason: In taxis or in...

Mr. Benjamin: Well, no—a minimum taken by taxi of 600. What portion would that be of the total fares taken out there? Is it half, is it two thirds, one third?

Mr. Hason: Originally we were prepared to put in a larger brief and after yesterday's hearing we kind of cut it down and we just assumed in listening yesterday...

Mr. Benjamin: Well, we can ask the witnesses for the ATT organization how many they take out in a day when they appear but I was wondering if you people had any figures or information. What portion of the total fares taken out there does this 600 make up? Is it one half, one quarter, or what?

Mr. Hason: I would assume, owning a small brokerage, that there would be at least 600 taxicabs going there per day.

Mr. Benjamin: Yes. Well, we will find out how many the other organizations...

Mr. Hason: I have no idea.

Mr. Benjamin: Regarding the fares, are you prepared or could your association, on behalf of your 432 members, give any commitment to reduce fares if you were not involved with any deadheading, if you were allowed to pick up fares at the airport? Could you give any commitment that a reduction would result?

Mr. Horbulyk: No, we cannot do that, sir, because we do not control the brokerages.

[Interpretation]

100 de leurs affaires se fait par appels téléphoniques de la région métropolitaine ou de régions avoisinantes de l'aéroport. Quand vous allez à l'hôtel Canadianna, le service de *Airline Service Limousine* est moins coûteux parce que vous êtes accompagné d'autres personnes. C'est la seule raison qui explique ces trois arrêts.

M. Benjamin: Auriez-vous une idée du nombre total de passagers vers l'aéroport en un jour?

M. Hason: A partir d'où?

M. Benjamin: De n'importe où.

M. Hason: Je n'en sais rien.

M. Benjamin: Hier, on nous a dit qu'au moins 600 clients par jour se rendaient du Toronto métropolitain à l'aéroport.

M. Hason: En taxi ou...

M. Benjamin: Au moins 600 par taxi. Quelle proportion cela représenterait-il par rapport à tous les voyages vers cette destination? S'agit-il de la moitié, des deux tiers, du tiers?

M. Hason: Au début, nous étions prêts à présenter un mémoire, plus imposant, mais après la séance d'hier, nous l'avons réduit et...

M. Benjamin: Nous pourrions demander aux représentants de l'ATT combien de voyageurs ils transportent, lorsqu'ils comparaitront, mais je me demandais si vous auriez des chiffres ou des renseignements à ce sujet. Quelle proportion ce chiffre représente-t-il par rapport au total des voyages? S'agirait-il de la moitié, du quart ou quoi?

M. Hason: D'après l'agence que je possède je dirais qu'au moins 600 taxis s'y rendent tous les jours.

M. Benjamin: Nous trouverons combien les autres organismes...

M. Hason: Je n'en ai aucune idée.

M. Benjamin: Au sujet du tarif, est-ce que votre association pourrait au nom des 432 membres s'engager à réduire le tarif si vous n'aviez pas de voyage de retour sans passagers, si vous aviez la permission de prendre des passagers à l'aéroport. Pourriez-vous vous y engager?

M. Horbulyk: Non, car nous ne contrôlons pas les agences. Nos taxis travaillent pour de

[Texte]

Our cabs work out of brokerages—Diamond, Metro Co-Op. Atlantic, Howard—and we cannot control the brokerage.

Mr. Benjamin: I see. Of these 432 members you represent, are any of these part of the Toronto Conference whose brief we heard yesterday?

Mr. Horbulyk: They do work out of the companies that are in the Conference and they are represented indirectly, I guess, but they have not too much say in it.

Mr. Benjamin: Some of them are not only members of your organization but also members of the Conference.

Mr. Horbulyk: If I have my car in Diamond, I am automatically represented by the Conference. I have no choice. They use your cab number as a figure.

Mr. Benjamin: I see. What portion of these 432 would you say are also involved with the other organization?

Mr. Horbulyk: Half of them would be.

The Chairman: Have you finished Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, thank you.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman do any of these gentlemen have members of the Guild working out of Mississauga?

Mr. Horbulyk: No.

Mr. Hason: This is only for Metropolitan Toronto.

Mr. Trudel: Strictly?

Mr. Hason: Yes.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gilbert.

Mr. Gilbert: Mr. Chairman, if these are one-plate owners what is the purpose of the Guild? What advantages would a one-plate owner have in joining your Guild?

Mr. Hason: Well, originally it started up through trying to see Metropolitan Toronto Licensing Commission. They impose restrictions on you and we started up to oppose them and we more or less held together. The Licensing Commission is another question that I do not think belongs in here.

[Interprétation]

agences comme *Diamond*, *Metro Co-Op*, *Atlantic*, *Howard*—et nous ne pouvons les contrôler.

M. Benjamin: Je vois. Des 432 membres que vous représentez, y en a-t-il qui font partie de la *Toronto Conference* dont nous avons été saisis du mémoire hier?

M. Horbulyk: Ils travaillent pour les compagnies qui font partie de la *Conférence*, et ils sont représentés d'une façon indirecte j'imagine, mais ils n'ont pas trop voix au chapitre.

M. Benjamin: Il y en a qui sont membres de votre organisme et également de la *Conférence*.

M. Horbulyk: Si ma voiture fait partie de *Diamond*, je fais automatiquement partie de la *Conférence*, je n'ai pas le choix. On se sert du numéro du taxi comme chiffre.

M. Benjamin: Je vois. D'après vous, quelle proportion appartiendrait à l'autre organisme?

M. Horbulyk: La moitié.

Le président: Est-ce tout, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, est-ce que certains membres de la *Guilde* travailleraient à l'extérieur de Mississauga?

M. Horbulyk: Non.

M. Hason: Il s'agit du Toronto métropolitain uniquement.

M. Trudel: Uniquement?

M. Hason: Oui.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gilbert.

M. Gilbert: Monsieur le président, s'il s'agit de propriétaires d'une seule voiture, quel est l'objet de la *Guilde*? Quels avantages un tel propriétaire aurait-il à faire partie de votre *Guilde*?

M. Hason: Au tout début, elle a été créée pour essayer de voir la *Metropolitan Toronto Licensing Commission*. On nous impose des restrictions. Nous avons commencé à nous opposer à eux et à nous unir plus ou moins. Cette commission constitue un autre problème qu'il ne vous appartient pas de résoudre, je crois.

[Text]

Mr. Gilbert: Do your members pay dues?

Mr. Hason: Yes.

Mr. Horbulyk: It is for the betterment of the independent cab owner. In other words, we presented this brief so that when the independent cab owner does get a fare to the airport, he can get one back and thus increase his earnings.

Mr. Gilbert: All right.

The Chairman: Any other questions? Then I want to thank you both, gentlemen, for coming.

I would like to call upon Mrs. McLurg. She is a volunteer for the hospital. Mrs. McLurg.

Mr. Sadoff: She told me that she could not make it today, sir.

The Chairman: Mr. James Bond, Metro cab owner. Mr. James Bond, Metro cab owner.

Mr. James Bond (Metro Cab Owner): Mr. Chairman, gentlemen, I would first like to thank you for your time here in allowing me to speak before you and also to apologize for the fact that there is no brief before you. I have not taken the time nor the trouble to prepare one for you. There are others here who have spoken without them and it seems to be working reasonably well.

I come before you as a cab owner—one of those holders of the \$15,000 licence and an operator of that licence and that cab—and also to represent an association, a limited association of some 65 members with an interest in the taxi industry within the Metropolitan area and also an interest in the business that evolves from the Toronto International Airport. There have been many statements made here today and yesterday which I feel at this point are becoming a little on the repetitious side. However, there have been a few points made on which I would like to comment.

First of all the representative for the union controlling the drivers of the Airline Terminal Transport made certain references to monopolies and private stands and also made reference to some private stands shared by the Toronto taxicab industry. I would like to say that in this instance, even though the Toronto taxicab industry has established in certain cases monopolies and private stands which restrict the taxi flow from those stands to only that company operating and paying for that monopoly, it has no way of controlling the customers coming from that stand

[Interpretation]

M. Gilbert: Est-ce que vos membres ont des droits à payer?

M. Hason: Oui.

M. Horbulyk: Cela vise à améliorer la situation du propriétaire de taxi indépendant. En d'autres termes, nous avons soumis le présent mémoire afin qu'il puisse conduire un passager à l'aéroport et en ramener un autre et ainsi améliorer son revenu.

M. Gilbert: Très bien.

Le président: D'autres questions?

Nous vous remercions messieurs d'être venus témoigner.

J'inviterais madame McLurg à s'avancer. Madame McLurg est bénévole dans un hôpital.

M. Sadoff: Elle m'a dit qu'elle ne pouvait pas venir aujourd'hui, monsieur.

Le président: M. James Bond, propriétaire d'un taxi Metro.

M. James Bond (propriétaire d'un taxi Metro): Monsieur le président, messieurs, je tiens tout d'abord à vous remercier de me donner l'occasion de venir témoigner et à m'excuser de ne pas avoir préparé ou rédigé de mémoire à votre intention. D'autres en ont fait autant et cela semble donner d'excellents résultats.

Je me présente en tant que propriétaire de taxi, un de ces détenteurs de permis de \$15,000 et d'exploitant du permis et du taxi également à titre de représentant d'une association limitée, d'environ 65 membres qui s'intéressent à l'industrie du taxi dans la région métropolitaine et aux affaires engendrées par l'Aéroport international de Toronto. Hier et aujourd'hui, on a fait de nombreuses déclarations qui, à mon avis, commencent à se répéter. Toutefois, il y a un certain nombre d'observations que j'aimerais commenter.

Tout d'abord, le représentant du syndicat des chauffeurs de Airline Terminal Transport a fait allusion à des monopoles et à des postes privés, ainsi qu'à certains postes privés partagés par l'industrie du taxi de Toronto. Je voudrais vous dire qu'à cet égard, même si l'industrie du taxi de Toronto a créé dans certains cas des monopoles et des postes privés qui limitent le nombre des passagers aux compagnies qui exploitent et paient pour ce monopole, il est impossible de surveiller les clients qui viennent de ce poste et choisissent le service de Airline Terminal Transport. Et

[Texte]

who choose to use Airline Terminal Transport; so that in essence, the Airline Terminal Transport is free at any time to take customers from any location whether it be a monopolized stand or restricted stand through concession or for any other arrangement, for that matter.

As an operator in the taxi industry, I am interested in the question of the rights of the individual, the airline passenger, the user of the facilities to and from the airport. Perhaps there are a very small number of documented cases where actual complaints have been made, and I can only speak to you from my own personal experience as an operator of a taxi in and out of that airport perhaps as many as three and four times in a day. I say three or four times a day because of the proximity of my local area business to the Toronto International Airport. It happens to be reasonably close.

There has been a great deal of mention of claims from the Metropolitan taxi interests and the Mississauga interests and while the Toronto, or probably the Mississauga interest seems to be based solely on a legalistic standpoint, it has been stated and generally accepted that 80 per cent of the taxi fares or the customers coming to and from Toronto International Airport are coming to the Metro area. So I submit to you that while at this point the Toronto interests do not have perhaps a legal reason to assume that they have the right to operate to and from the airport, we certainly do have a moral reason.

There has been some mention as to the value of the licences and as to the quality of the Toronto taxicab. If I may say in passing that, theoretically perhaps, the individual who has this kind of money invested in a licence to operate within this city, would perhaps be more likely to spend his time and efforts in maintaining that business in the form in which it should be. The comparison therefore of the service that might be provided by the Airline Terminal Transport and the Metro taxicab industry could very well be, if not on an equal basis, on an acceptable basis. At any rate the rights of the individual and of the passenger to and from the airport would be respected in the sense that the taxicab industry is now sharing a very large portion of that business both ways from the airport.

Police harassment has been a question. I do not think I need get involved with that. These gentlemen are doing their job, whether they are centering their efforts on the taxi industry, I think is incidental.

[Interprétation]

résumé, ce service peut en tout temps prendre des clients n'importe où, que ce soit un poste monopolisé ou privé, en vertu d'une concession ou d'autres dispositions.

En tant qu'exploitant de l'industrie du taxi, je m'intéresse à la question des droits de l'individu, du passager aérien, de l'usager des installations en direction et en provenance de l'aéroport. Il existe peut-être très peu de cas bien étayés qui aient donné lieu à la formulation de grief. Je ne puis en parler qu'en m'appuyant sur mon expérience d'exploitant de taxi qui entre et sort 3 ou 4 fois par jour de l'aéroport, mais cela à cause de la proximité de la région d'affaires à l'Aéroport international de Toronto.

On a beaucoup parlé des plaintes formulées par les intérêts du taxi du Toronto Métropolitain et de Mississauga même si les intérêts du taxi de Toronto et probablement de Mississauga semblent s'appuyer uniquement sur un point de vue juridique, on a dit et accepté dans l'ensemble que 80 p. 100 des passagers en direction et en provenance de l'Aéroport international de Toronto se rendent et viennent de la région métropolitaine de Toronto. C'est pourquoi j'ajoute que si les intérêts de Toronto n'ont peut-être pas de motif juridique pour en conclure qu'ils ont le droit de desservir l'aéroport, nous en avons bien entendu l'obligation morale.

On a fait quelques allusions à la valeur des permis et à la qualité du taxi de Toronto. Permettez-moi de dire, en passant, que, sur le plan théorique, les personnes qui ont ainsi investi de l'argent pour obtenir un permis de taxi dans la ville, consacraient sans doute leur temps et leur énergie à maintenir cette entreprise comme elle devrait l'être. Donc, la comparaison du service assuré par *Airline Terminal Transport* et de l'industrie du taxi du Toronto Métropolitain pourrait fort bien être, sinon comparable, du moins acceptable. De toute façon, les droits de l'individu et du passager en direction et en provenance de l'aéroport seraient respectés, en ce sens que l'industrie du taxi tire maintenant une bonne partie de son chiffre d'affaires de l'aéroport.

Nous avons été ennuyés par les agents de police mais je ne crois pas devoir vous en parler. Ils font leur travail et le fait qu'ils concentrent leurs efforts sur l'industrie du taxi est accidentel. L'autre jour on a parlé d'encouragement à juste titre, je crois.

[Text]

There was some mention of incentive the other day. I think the point was well taken.

There was some mention also of the kind of service that the Mississauga taxi industry can provide. One of the delegations suggested that they were providing a ten minute service to the airport. In my own personal experience, I have found that some of the more local western taxi industries or companies in the Metropolitan area can provide the same kind of immediate service, particularly in the wee hours of the morning when there are certain flights that come in and when there are insufficient numbers of limousines to accommodate the number of passengers wishing to use them.

There has been some question as to the possibility of direct line phones. There have been several answers, and I would like to give you mine. I would say "no" in answer to that question for a different reason than has been stated so far. Bell Canada charges for direct line phones are based on a mile per month tariff. With 75 various companies participating in the taxi industry, both in Toronto and in the Mississauga communities, it would perhaps be unreasonable to assume that the Department of Transport would be willing to provide that number of phones to the various companies within the communities for the customer. I do not think personally that the Department of Transport is going to allow 75 telephones for the use of the customer. If the number of phones were restricted to perhaps five or ten there is always the question as to who will be privileged to use or to have those phones installed into their offices. It seems to be a question of who has got the most money to be able to pay the extreme tariff to carry the line from the airport to the various offices either in Metropolitan Toronto or in the Mississauga Township. In which case the companies who perhaps have the most money to provide for this kind of expense might not necessarily be in a position to effectively cover the airport within a reasonable time limit.

As I say there has been a lot of repetition here. A lot of statements made. I felt that, as an independent cab owner and an operator of a taxi within the Metropolitan area, I could provide some insight into the problems and into what the cab owner might like to see. Thank you.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I would like to ask the witness why he has stated that

[Interpretation]

On a également fait mention du genre de service que pourrait offrir l'industrie du taxi du Mississauga. Une des délégations a dit qu'elle assure un service de dix minutes à l'aéroport. J'ai trouvé par expérience que certaines des compagnies de taxis de la région ouest du Toronto Métropolitain peuvent assurer le même service rapide, surtout aux petites heures du matin où il y a certains atterrissages et où le nombre de limousines est insuffisant pour transporter les passagers.

On s'est enquis de la possibilité d'avoir des lignes téléphoniques directes. On a obtenu différentes réponses, mais je voudrais vous faire connaître la mienne. Je répondrais «non» pour un motif bien différent de celui qui a été invoqué jusqu'à maintenant. Bell Canada fixe le prix des appels téléphoniques directs en vertu d'un tarif établi suivant un rapport du nombre de milles par mois. Comme il y a 75 compagnies différentes dans l'industrie du taxi, tant à Toronto qu'à Mississauga, il serait peu raisonnable d'en conclure que le Ministère des Transports serait prêt à payer les appels des clients aux différentes compagnies de taxi dans les deux localités. En ce qui me concerne, je ne crois pas que le ministère des Transports autoriserait 75 lignes téléphoniques pour la clientèle. Si le nombre des téléphones était limité à 5 ou à 10, il s'agirait encore de déterminer qui aurait le privilège de faire établir ces lignes dans leur bureau. Il s'agit de déterminer qui a le plus d'argent pour se permettre et s'offrir cette ligne téléphonique directe entre l'aéroport et divers bureaux situés à Toronto ou à Mississauga. Dans ce cas, les compagnies qui peuvent probablement rencontrer de telles dépenses, ne seraient peut-être pas en mesure d'assurer un service constant à l'aéroport, dans un laps de temps satisfaisant.

Comme je vous le disais, on s'est beaucoup répété et on a fait beaucoup de déclarations. J'ai pensé qu'à titre de propriétaire indépendant et d'exploitant de taxi dans la région métropolitaine, je pourrais vous donner une idée des problèmes qui se posent et également de la situation qui nous plairait en tant que propriétaire de taxi. Merci.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin pourquoi il affirme

[Texte]

telephones at the airport are unacceptable as far as he is concerned as a private operator.

Mr. Bond: I would say that they would be impractical. A customer who comes into the city by aeroplane and desires a taxi of his own choice can use any number of telephones in the airport to obtain that taxi. He knows that if the taxi is coming from Scarboro then the chances are that he is going to have to wait for some time. This is his right if he so wishes to exercise it.

Mr. Skoreyko: Then can I ask you sir, what is your alternative proposal to telephones? Would you rather have in its place?

Mr. Bond: I personally would rather see an open stand within the confines of the Toronto International Airport, as a supplement service to the Airline Terminal Transport to allow the customer his choice of what form of transportation he wants.

Mr. Skoreyko: You mean a common stand.

Mr. Bond: A common stand.

Mr. Skoreyko: Then the question comes up of regulations and control. The more important question during these hearings seems to be the method of licensing if you like. What is your preference? Bulk payment?

Mr. Bond: I would I think prefer the form of a permit. I understand that there are certain revenues the government or the DOT and the management of the Toronto International Airport expect from the services they are providing to the customer by way of ground transportation. It would be reasonable to assume also that they would know what form of charge would be necessary, in order to supplement that revenue. Within reason, the amount per permit or the number of permits or balance of both would be a reasonable alternative.

Mr. Skoreyko: Rather than a fee per fare.

Mr. Bond: A fee per fare, of course. If it works. I think either one of them might tend to work. I would prefer a fee, regulated on the number of taxis that are going to be paying that fare as opposed to how much money the total revenue is to be expected, charged on the way out with the fare, rather than on the way in without the fare. If I bring a passenger in or if I come in to see if there is a place for me at the stand and I do

[Interprétation]

que les téléphones à l'aéroport sont inacceptables du moins en ce qui le concerne à titre d'exploitant privé.

M. Bond: Je dirais que cela ne serait pas pratique. Le client qui arrive par avion et qui désire un taxi de son choix peut utiliser n'importe quel téléphone de l'aéroport. Il sait que si le taxi vient de Scarboro il devra attendre un certain temps avant l'arrivée du taxi. C'est son droit, s'il désire l'exercer.

M. Skoreyko: Alors quelle solution de rechange proposeriez-vous? Que préféreriez-vous à la place?

M. Bond: Je préférerais qu'il y ait plutôt un poste libre dans les limites de l'aéroport international de Toronto pour compléter le service de *Airline Terminal Transport* et offrir aux clients le choix du mode de transport qu'ils désirent.

M. Skoreyko: Vous voulez parler d'un poste en commun?

M. Bond: Oui.

M. Skoreyko: On voit alors surgir la question des règlements et du contrôle de ce poste en commun. Au cours de ces audiences, on semble s'être intéressé en particulier à la méthode de permis. Laquelle préférez-vous? Le versement global?

M. Bond: Je préférerais avoir un permis. Je me rends compte que le gouvernement ou le ministère des transports et l'administration de l'Aéroport international de Toronto attendent certains revenus de leurs services de transport de surface des passagers. Il serait juste et raisonnable d'en conclure de même qu'ils pourraient savoir quels droits pourraient être exigés pour suppléer ce revenu. Avec raison, la somme fixe par permis ou le nombre de permis ou les deux constitueraient des solutions de rechange normales.

M. Skoreyko: Plutôt qu'une cotisation par voyage.

M. Bond: Si cela peut fonctionner. Je pense que l'une ou l'autre formule pourrait donner des résultats. Je préférerais un droit imposé d'après le nombre de taxis qui paieront ce droit comparativement aux revenus qu'on peut en tirer, au retour plutôt qu'à l'arrivée. Si je conduis un client à l'aéroport et si j'y vais pour voir au poste s'il y a de la place et si je ne désire pas rester à cause du nombre de voitures qui s'y trouvent, je ne crois pas

[Text]

not choose to stay because of the number of cabs already there, I do not think I would like to be paying the fee on the way out and have to go out without the fare.

Mr. Skoreyko: I see. One more final question. Mr. Chairman. You mentioned that the harassment of the R.C.M.P. was incidental insofar as taxi drivers at the International Airport are concerned. Do you make very many trips a week out to the airport? If so how is it that you avoid this harassment when other witnesses here have said that it was severe?

Mr. Bond: Perhaps the term harassment is a little harsh. I do not propose to defend the R.C.M.P.'s position in that airport. If their harassment is founded on reasons then perhaps the harassment is well placed. If I take a trip to the airport, perhaps two, three or four times a day, and if I drop my fare on the departures level, and leave, then there is no reason to believe that I should be bothered by anybody. Up until now I have not. If I choose to hang around, driving or parking somewhere in the hopes of obtaining a fare, whether with or without the sanction of the Airline Terminal Transport, then I can fully expect to be bothered by the R.C.M.P. I might say one thing though. I think there is no question that the efforts of the R.C.M.P. at the airport are directed to the taxi industry. There are people who have gone to the airport in private vehicles. There are certain people in the operation of automobile rental at the airport who do not seem to be bothered. Hertz Rent-A-Car almost constantly have cars parked on the departures level. It would seem that whatever immunity they enjoy, they do not seem to be bothered to any great extent.

Mr. Skoreyko: This could possibly have been prearranged with DOT. Here again you are prompting me to ask you an additional question. I am sorry. I apologize, Mr. Chairman, because I said I was going to end. You made one point and now we are getting down to the nitty gritty. The other cab members and associations representing the cab people in Toronto that were here were saying that the reason that they hung around at all—and this is the nut of the problem—was because it was uneconomical for them to deadhead back if you like. They feel that they are entitled to hang around to some extent. You say as long as you drop your fare off and beat it real quick, nobody bothers you. That is right. The problem is as was pointed out previously that you should be allowed to either park in a certain zone that would be reserved for cabs

[Interpretation]

que je voudrais payer le droit en sortant et partir sans passer.

M. Skoreyko: Une dernière question, monsieur le président. Vous parlez des ennuis que vous cause, à l'occasion la Gendarmerie royale à l'Aéroport international. Est-ce que vous vous rendez plusieurs fois par semaine à l'aéroport? Dans le cas de l'affirmative, comment pouvez-vous éviter ces ennuis alors que d'autres témoins nous ont dit que la situation était grave?

M. Bond: On a peut-être utilisé une expression un peu forte. Je ne veux pas me porter à la défense de la Gendarmerie royale à l'aéroport. Enfin, si les ennuis qu'elle nous cause sont fondés, ils sont peut-être justifiés. Si je me rends à l'aéroport deux, trois ou même quatre fois par jour et si je dépose mon client aux départs et si je pars immédiatement, il n'y a pas raison pour que je sois ennuyé par quiconque. Jusqu'à maintenant, je ne l'ai pas été. Si je désire stationner quelque part ou circuler et dans l'espoir d'avoir un client avec ou sans la sanction de *Airline Terminal Transport*, je peux donc m'attendre à être ennuyé par la Gendarmerie royale. J'ajouterais toutefois que les efforts déployés par la Gendarmerie à l'aéroport sont, il ne fait aucun doute là-dessus, dirigés contre l'industrie du taxi. Certaines gens se rendent à l'aéroport dans des véhicules privés. D'autres louent des voitures à l'aéroport et ne semblent pas être ennuyées. *Hertz Rent-A-Car* a presque toujours des voitures stationnées à l'endroit de départ. Quelle que soit l'immunité dont ils bénéficient, ces gens ne semblent pas vraiment être ennuyés.

M. Skoreyko: Il y a peut-être eu des ententes préalables avec le ministère des Transports. Vous m'obligez encore une fois à vous poser une autre question. Je m'en excuse auprès du président car j'ai dit que j'étais sur le point de terminer. Vous avez fait une observation qui nous amène au cœur du problème. Les autres propriétaires de taxi et les associations qui sont venues témoigner à la place des chauffeurs de taxis de Toronto disaient qu'ils restaient dans les environs de l'aéroport parce que pour eux, il n'était pas rentable de revenir sans passer. Ils sont d'avis qu'ils ont le droit d'attendre un peu. Vous dites que si vous déposez votre client et repartez aussitôt, personne ne vous ennuie. C'est juste. Comme on l'a déjà signalé, vous devriez être autorisé à stationner dans une zone réservée aux taxis ou encore avoir le droit de rester quelque

[Texte]

to be allowed to remain a few minutes to pick up a passenger without being harassed. This has not been the case.

Mr. Bond: I agree with you. I agree with you.

Mr. Skoreyko: Fine, thank you.

Mr. Bond: If I may also add, I would be jeopardizing myself in the knowledge that what I might be doing by hanging around was breaking the law. I could only assume that if I was summoned that it would be my own fault.

Mr. Skoreyko: It is the application of that law that we are concerned with at this point. Thank you.

Mr. Bond: Yes.

Mr. Horner: Mr. Skoreyko has asked my questions, Mr. Chairman. I would just like to compliment the witness. He speaks very well and he presented his brief very well.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: When you take an independent cab are you limited? Does the fee cover one or four passengers like Air Terminal Transport?

Mr. Bond: Yes.

Mr. Givens: From one to four.

Mr. Bond: The Metropolitan Licensing Commission will only allow five passengers including the driver in the vehicle at any one time.

Mr. Givens: So you can go up to five passengers.

Mr. Bond: Up to five passengers. They make no provisions for any additional charges for passengers. What they do say is that they will fine you if they catch you with six.

Mr. Givens: If I were to call you to go to the airport from my house and I asked you at the outset how much it would be to the airport, and I am talking about a flat rate, could you quote me like the Air Terminal Transport people quote you a fixed amount of money?

Mr. Bond: No, sir.

Mr. Givens: You cannot.

Mr. Bond: What I might be able to provide you with is an estimate of the metered rate from your house to the airport.

[Interprétation]

minutes pour prendre un passager sans être ennuyés. Tel n'a pas été le cas.

M. Bond: Je suis d'accord avec vous.

M. Skoreyko: Merci.

M. Bond: On me permettra peut-être d'ajouter que je m'exposerais au danger si je ne respectais pas la loi. Si je recevais une contravention, je n'aurais qu'à m'en repentir.

M. Skoreyko: C'est l'application de cette loi qui nous préoccupe en ce moment. Merci.

M. Bond: Je vois.

M. Horner: Monsieur Skoreyko a déjà posé les questions qui m'intéressaient. J'aimerais simplement féliciter le témoin qui a fort bien exposé son cas.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Lorsque vous prenez un taxi indépendant, êtes-vous limité? Est-ce que ce droit couvre entre un et quatre passagers, comme pour Air Terminal Transport?

M. Bond: Oui.

M. Givens: Entre un et quatre passagers.

M. Bond: La Metropolitan Licensing Commission n'autorise que cinq passagers, sans compter le chauffeur du véhicule.

M. Givens: Vous pouvez donc prendre jusqu'à cinq passagers.

M. Bond: Oui. On ne prévoit aucune disposition au sujet de frais supplémentaires pour les passagers. On dit simplement qu'on vous donnera une contravention si on vous prend avec six passagers.

M. Givens: Si je vous téléphonais de mon domicile pour me rendre à l'aéroport et vous demandais combien il m'en coûterait, pourriez-vous me donner un montant fixe, comme Air Terminal Transport?

M. Bond: Non, monsieur.

M. Givens: Vous ne pouvez pas?

M. Bond: Je pourrais peut-être vous dire de façon approximative ce qu'il en coûterait en taximètre de votre domicile à l'aéroport.

[Text]

Mr. Givens: So then a cab fare would always be an estimated fare whereas the Air Terminal Transport...

Mr. Bond: No, not necessarily. The quotation would be an estimated fare based on certain facts and certain education within the industry.

Mr. Givens: But the Air Terminal Transport fare is always fixed. You give them a location and they give you a fixed fare, right?

Mr. Bond: That is right, sir.

Mr. Givens: So there is that difference.

Mr. Bond: The only addition that Air Terminal Transport make in their fares is the number of stops between your place and the airport or the airport and wherever you are going.

Mr. Givens: Where can you stop on the 401?

Mr. Bond: For instance if there are two passengers...

Mr. Givens: I mean there is no stop from Spadina Expressway over to the airport.

Mr. Bond: No. I am thinking in terms of two passengers leaving the airport sharing the car.

Mr. Givens: And picking up another passenger on the way, I see. Tell me, this so-called common stand seems to be gaining favour. Is an independent like you not worried that if you have a stand for let us say 50 or 100 cabs that you are going to be muscled out by the big boys who are going to gravitate towards that stand? Whenever a guy like you comes along they are going to say buzz off.

Mr. Bond: No, I do not necessarily think so. This is an individual business where the size of the company is not really the competitor's fear, it is the individual who is out on the road working with his taxi. I have as much chance to be first on that stand as a car from a company of 400.

Mr. Givens: Yes, but if 50 or 100 guys decide to stick around there all the time, what is going to create or cause the circulation?

Mr. Bond: The amount of passengers leaving in taxis or the number of cars not wishing to stick around for the fare.

Mr. Givens: You do not think that 50 or 100 cabs—I am just giving an arbitrary figure—

[Interpretation]

M. Givens: Ce serait toujours une évaluation approximative alors que *Air Terminal Transport*...

M. Bond: Non, pas nécessairement. Ce chiffre serait un taux approximatif qui s'appuie sur certains faits et une certaine expérience de l'industrie.

M. Givens: Mais l'ATT a toujours un taux fixe suivant l'emplacement.

M. Bond: C'est juste.

M. Givens: Donc il y a cette distinction.

M. Bond: La seule addition que fait *Air Terminal Transport* à leur taux, c'est le nombre d'arrêts entre l'endroit où vous vous trouvez et l'aéroport ou l'aéroport et l'endroit où vous vous rendez.

M. Givens: Où pouvez-vous vous arrêter sur la 401?

M. Bond: Par exemple, s'il y a deux passagers...

M. Givens: Disons qu'il n'y a pas d'arrêt de la voie rapide Spadina à l'aéroport.

M. Bond: Non. Je songeais au cas de deux passagers qui quittent l'aéroport ensemble.

M. Givens: Qui prennent un autre passage chemin faisant. Dites-moi, ce poste commun semble gagner la faveur des gens. Est-ce qu'un propriétaire indépendant comme vous ne s'inquiète pas s'il y a un poste, disons pour cinquante ou cent taxis, que les compagnies plus importantes vous causent des ennuis? Quand l'un de vous se présentera à ce poste, ils vous diront de vous éloigner.

M. Bond: Je ne crois pas. Il s'agit d'une entreprise individuelle où l'importance de la compagnie n'engendre pas la crainte du concurrent. Il s'agit du particulier qui se trouve sur la route avec son taxi. J'ai autant de chance d'être le premier au poste que la voiture d'une compagnie qui en compte 400.

M. Givens: Oui, mais si 50 ou 100 gens décident d'y rester tout le temps, qu'est-ce qui va les faire circuler?

M. Bond: Le nombre de voyageurs qui quittent en taxi ou encore le nombre de voitures qui ne désirent pas y rester pour prendre un passager.

M. Givens: Vous ne croyez pas que 50 ou 100 taxis, enfin c'est un chiffre purement

[Texte]

will choose to stay there all the time so that his first-come, first-serve basis is not really going to work out? Do you not think that there will be a hard core who will consider that their stamping grounds and, after about six months, they will almost approach it as if they have a right to stick around there.

Mr. Bond: I would assume that.

Mr. Givens: That it would happen?

Mr. Bond: That it is possible that it might happen.

Mr. Givens: Do you not think this would be detrimental thing if that were to happen?

Mr. Bond: Detrimental to who, sir?

Mr. Givens: Detrimental to the independents like you who would like to get a piece of the action up there.

Mr. Bond: Yes, perhaps so. I am also thinking in terms of the customer as well. As I said before, the number of complaints I have personally experienced from customers who have expressed a desire for taxis to be able to operate and a feeling that at certain times Air Terminal Transport was not providing sufficient service that they have come to expect, leads me to think that the taxi industry is not the only one that is desirous of this. The customers as well are equally desirous of this. I think the gentleman who spoke here yesterday afternoon said it very, very well as an independent who really has no interest in the taxi industry except as a consumer or a member of the public.

Mr. Forrestall: Toronto does have a heart.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: May I ask a short question, Mr. Chairman. How long has the witness been a taxi driver?

Mr. Bond: I have been in the business approximately 15 years. I have been a cab driver six years.

Mr. Givens: Were you born in Toronto?

Mr. Bond: Yes, sir.

Mr. Givens: I told you Toronto has a heart.

Mr. Forrestall: I have just admitted it.

The Chairman: I want to thank you Mr. Bond. You have been very kind.

At this time I would like to call upon Mr. Martin A. Whyte, a Metropolitan taxicab driver.

[Interprétation]

arbitraire, décideront d'y rester tout le temps, et de démentir le proverbe «Premier arrivé, premier servi»? Ne croyez-vous pas qu'un petit nombre d'entre eux considéreront ce terrain comme le leur et qu'ils croient avoir le droit d'y rester.

M. Bond: Je le croirais.

M. Givens: Que cela se produirait?

M. Bond: Il est possible que cela se produise.

M. Givens: Ne croyez-vous pas que si cette chose se produisait, cela serait nuisible?

M. Bond: Pour qui, monsieur?

M. Givens: Pour les propriétaires indépendants comme vous qui aimeraient bien aussi avoir leur part du gâteau.

M. Bond: Oui, peut-être. Mais je songe aussi aux clients. Comme je vous le disais auparavant, le nombre de plaintes que j'ai reçues de clients qui formulaient le désir que les taxis puissent desservir l'aéroport parce qu'à certains moments, *Air Terminal Transport* n'offrait pas le service qu'ils étaient en mesure d'attendre, me laisse croire que l'industrie du taxi n'est pas la seule à le désirer. Il y a aussi les clients. La personne qui a témoigné hier après-midi s'est très bien exprimée en tant que citoyen sans intérêt dans l'industrie du taxi, sauf celui du consommateur.

M. Forrestall: Toronto a du cœur.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Depuis combien de temps le témoin est-il chauffeur de taxi?

M. Bond: Depuis environ quinze ans. Je suis propriétaire de taxi depuis six ans.

M. Givens: Êtes-vous né à Toronto?

M. Bond: Oui, monsieur.

M. Givens: Je vous ai dit que Toronto avait du cœur.

M. Forrestall: Je viens tout juste de l'admettre.

Le président: J'aimerais vous remercier, monsieur Bond pour votre gentillesse.

Je demanderais donc à M. Martin A. Whyte, chauffeur de taxi de la métropole, de bien vouloir s'avancer.

[Text]

Mr. Martin A. Whyte (Metropolitan Taxi-cab Driver): Mr. Chairman and members, you have given me a hard man to follow here. Do not expect any talk like he gave so I will just read the brief that I have here. I am a cab driver in the Metropolitan area. I centre my operations as a rule in the downtown area of Toronto. One of the things that has not been brought out here in many instances is the location where the cab driver centres his interests. First of all, I believe the gentleman who has just left is probably located in the area of the airport. We had one a little while ago, one of the Guild members, who I believe is in the opposite end of the city possibly 20 miles away. I think there would be a tendency in the case of certain cab companies that are centred close to the airport to take advantage of a stand that was put there. I just wanted to make that point.

I have here a little written article. First of all, 80 per cent of all the people that I have ever carried out of the airport were what I call single fares. I do not know if this holds true for all taxi drivers but in my case it is and the reverse is also true. Going to the airport, 80 per cent of my fares are individuals.

I will state my case as a member of the public because first of all I am just a commissioned cab driver, and I have no vested interests other than my time and my earnings. Secondly, I would think that if a person wanted to come out of the airport in a horse and buggy that that type of transportation should be available. If the individual desires that then he should be able to get it going to or from the airport.

Mr. Skoberg: That fellow from Crowfoot could sure use that.

Mr. Whyte: I know that there are quite a few of our horse and buggy people in this building. Third, I think a very important point as far as the public is concerned is the cost. It is definitely too high. The fourth point, and a very important one I think, is pollution. I do not think you fellows may be interested in that.

Mr. Forrestall: Very, very much so.

Mr. Horner: But not this Committee.

Mr. Whyte: But not this Committee, no. It is a factor regardless, and I think every person at this point should be interested in the battle. I would like to state here in just casual figures that possibly 25 million miles a year are driven in commercial vehicles to and from the airport.

[Interpretation]

M. Martin A. Whyte (chauffeur de taxi de la métropole): Monsieur le président, mesieurs les députés. Il est assez difficile de prendre la relève de la personne qui me précède. Ne vous attendez pas à un exposé assez éloquent. Je vais simplement vous donner le contenu du mémoire que j'ai préparé. Je suis chauffeur de taxi de la région métropolitaine. Habituellement, je travaille dans le centre-ville de Toronto. Une des choses qu'on n'a pas signalées, c'est l'emplacement où le chauffeur de taxi centre ses activités. Tout d'abord, je crois que la personne qui m'a précédé se trouve sans doute dans la région de l'aéroport. Il y a quelque temps, un des membres de la *Gilde*, qui est venu témoigner, était situé, je pense à l'autre extrémité de la ville, probablement à 20 milles de là. Donc, dans le cas de certaines compagnies de taxis qui sont situées près de l'aéroport, elles profiteraient du poste qui y serait placé. J'ai en main un petit article. Tout d'abord, 80 p. 100 des personnes que j'ai conduites à l'aéroport ont été ce que j'appelle, des voyages sans passager à retour. Je ne sais pas si cela se vérifie pour tous les chauffeurs de taxis, mais dans mon cas, c'est ainsi.

Dans 80 p. 100 des cas, le voyage de retour de l'aéroport se fait sans passager.

Je cite mon cas, à titre de citoyen, parce que je ne suis qu'un simple chauffeur de taxi à commission, et que je n'ai d'autre intérêt que le temps que j'y consacre et mon salaire. Deuxièmement, je pense que si une personne désire quitter l'aéroport à cheval ou en voiture tirée par un cheval, on devrait pouvoir lui assurer ce service aller et retour.

M. Skoberg: Le type de chez Crowfoot pourrait nous l'assurer.

M. Whyte: Je sais que plusieurs personnes dans ce domaine se trouvent dans l'édifice. Troisièmement, je pense qu'une grande partie du public s'intéresse au coût vraiment très élevé. Le quatrième point, très important, c'est celui de la pollution. Je ne crois pas qu'il vous vus y intéressiez vraiment.

M. Forrestall: Beaucoup.

M. Horner: Mais pas le présent comité.

M. Whyte: Non, le facteur entre en ligne de compte et tous les gens devraient s'intéresser à cette lutte.

Je voudrais dire en me servant d'un chiffre au hasard qu'environ 25 millions de milles sont effectués par des véhicules commerciaux pour se rendre à l'aéroport et en revenir.

Texte]

I am now going to surprise the industry as a whole with a little item here that may come as a shock even to the department and that is what I would term the minisine. The small car should be used or made available as an alternate method of moving people to and from airports across Canada. My reasoning behind this is the fact that 80 per cent of all persons going to and from the airport are single fares. You are lugging 4,000 pounds of metal eating up approximately one gallon of gas per every 12.5 miles of travel and in so doing you are just adding to commercial pollution. I know a lot of you gentlemen probably drive very big cars.

Mr. Portelance: Small ones too.

Mr. Whyte: Small ones too; I am glad to hear it. I know that you have probably many varied interests behind you especially the members from Halton, Peel or somewhere like that, the Windsor area because they have not built too many small cars down there yet. There might be a lot of objection to that part of it. I do not know what the objection would be as far as the Department is concerned with the transportation end of it.

But regardless, a small car today is in many cases safer vehicle than the taxi that I operate. As a driver, I will not get into a taxi that is not A-1 in every way. I worked for our people in town inside of two weeks, when I first got my licence, and I walked away from them all because the equipment was not fit to be on the road.

You tell the present man I work for that there is something wrong and it is fixed. The cars that we had on our new 1969 cars were not fit to be put on cars. On seven new cars that were bought in our shop, the tire was of no value after 15,000 miles. In the interest of transportation, safety, the public, I would say that there are a dozen small cars on the market today that would be quite a sensible unit to use to transfer people to and from the airport, they so desired. This becomes a third complementary system.

I have quite a few statistics and notes on small cars. If any of the members are interested in asking anything about this and maybe some of our small car users here can go along with as well.

The Chairman: Any questions gentlemen? Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Leblanc, Mr. Whyte, you are with the Metro Toronto Taxicab, are

[Interprétation]

J'étonnerai peut-être les représentants de l'industrie du taxi et le Ministère même par le petit argument que je fais valoir et que j'appelle les «minisines». Les petites voitures devraient servir ou être offertes comme solution de rechange au Canada pour transporter les gens vers les aéroports et en revenir. J'appuie cette déclaration sur le fait que 80 p. 100 des personnes qui se rendent ou qui reviennent des aéroports sont seules. Ainsi, vous transportez 4,000 livres de métal qui consomment environ un gallon d'essence par douze milles et demi parcourus, et vous augmentez, par le fait même, la pollution commerciale. Je crois que bon nombre d'entre vous, messieurs, conduisez, de très grosses voitures.

M. Portelance: Des petites aussi.

M. Whyte: Je suis heureux de l'entendre. Je sais également que vous obéissez sans doute à divers intérêts, disons pour les députés de Halton, de Peel ou dans la région de Windsor, parce qu'on n'y a pas encore construit tellement de petites voitures. Donc, on peut vraiment s'opposer à cet aspect de la question. Je ne sais pas quelle objection le ministère des Transports pourrait formuler au sujet de ce moyen de transport.

De nos jours, les petites voitures offrent dans bien des cas plus de sécurité que les taxis que je conduis. En tant que chauffeur, je ne conduirai pas un taxi qui n'est pas en très bon état. J'ai travaillé pour 4 personnes en ville en l'espace de deux semaines, lorsque j'ai obtenu mon permis, et je les ai toutes quittées, parce que l'équipement n'était pas de toute sécurité pour la route.

Si vous dites à mon employeur que quelque chose ne va pas, il le fait réparer immédiatement. Les pneus qui avaient été posés sur les nouvelles voitures 1969 n'étaient pas idéaux pour les voitures. Sur sept nouvelles voitures que nous avions achetées, les pneus ne valaient plus rien après 15,000 milles.

Pour la sécurité du public, je dirais qu'il y a au moins une douzaine de petits modèles sur le marché qui seraient fort utiles pour transporter les gens à l'aéroport ou pour en revenir, s'ils le désirent. Cela constitue un troisième réseau complémentaire.

J'ai apporté quelques données et quelques notes sur les petites voitures. Si certains d'entre vous désirent poser des questions à ce sujet, quelques usagers de petites voitures pourront se joindre à moi.

Le président: Avez-vous des questions à poser, messieurs? Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Leblanc, monsieur Whyte, vous faites partie du *Metro Toronto*

[Text]

you? You are going to the airport quite often with customers.

Mr. Whyte: Yes, I have gone to the airport maybe five times in one day and possibly five times in one week.

Mr. Portelance: A common stand would be well accepted in your case?

Mr. Whyte: In my case, it would be yes.

The Chairman: No other questions? We want to thank you very much, Mr. Whyte, for coming and presenting your brief.

Mr. Givens: On a point of order. There are two things I would like to know as we are nearing the close of our second day here. I have just taken a look at the terms of reference which were very broad in discussing what we were going to investigate here, namely ground transportation. Firstly, is it the intention of the Committee to take a view of the facilities at the airport on this trip? I know all of us have landed in and out of Toronto and even though I am a Torontonion I do not think that I have really seen what the lay of the land is out there with all the changes that have taken place.

Secondly, we have been confining our discussions almost completely to Air Terminal transport and the taxis, whereas the paralysis of the airport here in Toronto is caused by the Aunt Susie and the Uncle Joe who drive out there on a weekend to pick up or discharge passengers and park for miles around. Are we going to get into a discussion of private transportation, which is part of the ground transportation paralysis as it affects the airport?

Mr. Horner: We are going to take that up with the Chairman later on.

Mr. Givens: I beg your pardon?

Mr. Horner: I suggest you take all that up with the Chairman later this evening.

Mr. Givens: Well what does the Committee want to do?

Mr. Rock: Mr. Chairman, can I add something to this. I believe that we are going to have people from the Department of Transport in Ottawa one of these days when we will be questioning on these things after we have heard witnesses down here.

Mr. Givens: Are we just going to confine this to taxis and Air Terminal Transport?

Mr. Forrestall: Just ground transportation, that is all.

[Interpretation]

Taxicab, n'est-ce pas, et vous conduisez assez souvent des passagers à l'aéroport?

M. Whyte: Oui, je vais à l'aéroport peut-être 5 fois par jour, peut-être 5 fois par semaine.

M. Portelance: Vous accepteriez l'idée d'un poste en commun?

M. Whyte: Pour ma part, oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Nous vous remercions donc très sincèrement d'être venu, monsieur Whyte.

M. Givens: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais savoir deux choses avant que nous ne terminions cette deuxième journée. Je viens d'examiner le mandat bien général que nous avons reçu soit l'étude du transport de surface.

Tout d'abord, le Comité a-t-il l'intention de visiter les installations de l'aéroport au cours de ce voyage? Je sais que nous avons tous mis les pieds à l'aéroport, mais même si je suis torontois, je ne crois pas avoir tout vu les changements qu'on y a apportés.

Deuxièmement, nous nous sommes presque confinés dans nos discussions à *Air Terminal Transport* et aux taxis, alors que la paralysie à l'aéroport provient du fait que tante Josphine ou oncle Arthur s'y rendent en fin de semaine pour y conduire des passagers. Le stationnement n'importe où. Allons-nous discuter du transport privé qui cause une partie de la paralysie du transport de surface à l'aéroport?

M. Horner: Nous en parlerons au président plus tard.

M. Givens: Pardon?

M. Horner: Je propose qu'on en parle au président un peu plus tard au cours de la soirée.

M. Givens: Qu'est-ce que le Comité désire faire?

M. Rock: Permettez-moi d'ajouter que j'ai l'impression que des fonctionnaires du ministère des Transports à Ottawa viendront bientôt témoigner et que nous pourrions leur poser ces questions.

M. Givens: Allons-nous nous en tenir à l'étude des taxis et de *Air Terminal Transport*?

M. Forrestall: Au transport de surface simplement.

[Texte]

Mr. Givens: But that is not all of ground transportation. That is not the whole story.

The Chairman: Mr. Skoreyko?

Mr. Skoreyko: My interpretation of the reasons why we are here, is precisely to study the question of the transportation of passengers from Malton to downtown Toronto.

Mr. Givens: I would understand by that, Mr. Skoreyko, that that would be all forms of ground transportation, which is not confined to taxis.

Mr. Rock: That is right.

Mr. Skoreyko: But it does not concern the nanny who drives a little car.

The Chairman: Order please. Just a moment please. I think we should adjourn this meeting and we should resume with just the Committee here to discuss those things.

Mr. Givens: Mr. Chairman, I think it would be a crying shame, that having brought in all his talent from all over the country to sit here for three days, we confine ourselves to what I would approximate as being 20 per cent of the ground transportation that affects Malton airport. I do not think that I would be wrong, it is only about 25 per cent.

Mr. Skoreyko: On that same point, Mr. Chairman, I do not want to be another Stanley Knowles on rules. But the fact of the matter is, Mr. Chairman, that we are here to study ground transportation from the airport to downtown Toronto and I think our terms of reference confine us to that. The briefs are submitted and I do not think we should go beyond that.

Mr. Givens: You are not getting at the real cause of the problem.

Mr. Skoreyko: We will come back another time and study the...

The Chairman: Will you sit down a minute Mr. Howe.

Mr. Howe: What are we here for?

Mr. Givens: Are we going to visit the airport?

The Chairman: Just a minute. Are we through today with the witnesses and the newspaper men?

Some hon. Members: Yes.

The Chairman: We will remain here to discuss everything amongst ourselves; right?

[Interprétation]

M. Givens: Oui, mais cela ne recouvre pas toute la question du transport de surface.

Le président: Monsieur Skoreyko?

M. Skoreyko: A mon sens, nous sommes ici pour étudier la question du transport des voyageurs de Malton au centre-ville de Toronto.

M. Givens: Si j'ai bien compris, cela comprend tous les moyens de transport de surface et non pas uniquement les taxis.

M. Rock: C'est cela.

M. Skoreyko: Mais cela ne touche pas la grand-mère qui conduit une petite voiture.

Le président: Silence, je vous prie. Je crois que nous devrions lever la séance et nous réunir à huis clos pour discuter de ces questions.

M. Givens: Je crois, monsieur le président, qu'il serait dommage, de réunir des personnalités de tous les coins du pays pour siéger pendant trois jours et de nous limiter à ce qu'il me semblerait constituer une proportion de 20 p. 100 du problème du transport de surface qui existe à Malton. Je ne crois pas avoir tort de dire que cela ne représente que 25 p. 100 du problème.

M. Skoreyko: Je ne veux pas devenir un autre Stanley Knowles au sujet du Règlement, mais, monsieur le président, nous sommes ici pour étudier le transport de surface entre l'aéroport de Malton et le cœur de Toronto et je crois que notre mandat nous y limite. Les mémoires ont été soumis et je ne crois pas que nous devrions aller au-delà.

M. Givens: Vous ne vous attaquez pas au vrai problème.

M. Skoreyko: Nous reviendrons à un autre moment pour étudier...

Le président: Voulez-vous vous asseoir un instant, monsieur Howe?

M. Howe: Qu'est-ce que nous devons faire?

M. Givens: Allons-nous visiter l'aéroport?

Le président: Un instant. Avons-nous interrogé les témoins et répondu aux journalistes?

Des voix: Oui.

Le président: Nous resterons dans cette enceinte pour discuter de la question. D'accord?

[Text]

Mr. Givens: Are there any other witnesses?

The Chairman: No, there are no other witnesses for today.

Mr. Horner: I move we adjourn.

Mr. Skoberg: On a point of order, I do not think there is any disagreement whatsoever from those members on this Committee that went to Montreal and viewed the situation. We know what our terms of reference are. If the hon. member, Mr. Givens, wants to bring Aunt Susie, that is fine. We know what we are doing here.

Mr Givens: Mr Chairman, I object.

The Chairman: Just a minute. Hold it. Will you agree that we suspend this meeting until the newspaper men and all the other people leave? We will stay alone. We will sit only for a few minutes. Let us settle our own thing ourselves. Do you agree with me? The Committee will sit in camera for ten minutes.

Mr. Skoreyko: I do not see the purpose of it.

Mr. Skoberg: We know what our terms of reference are.

The Chairman: Mr. Skoberg, please. Will you agree with me?

Mr. Forrestall: Might I suggest perhaps, Mr. Chairman, that the Steering Committee have a meeting some time this evening and iron out the problems raised by Mr. Givens and by others.

Mr. Rock: To me there is no problem.

The Chairman: No, but if you want to remain for five minutes this thing could be settled.

Mr. Portelance: There will be a steering committee meeting at nine o'clock.

Some hon. Members: Oh, no!

Mr. Givens: There are members who say there is no problem to be settled. When you have a paralysis out at the airport at least two days of the week how can you sit there and say there is no problem to be solved?

Mr. Rock: Mr. Chairman, we are supposed to visit the airport, are we not?

The Chairman: Yes.

[Interpretation]

M. Givens: Y a-t-il d'autres témoins?

Le président: Non, il n'y a pas d'autres témoins aujourd'hui.

M. Horner: Je propose que nous levions la séance.

M. Skoberg: J'invoque le Règlement. Je ne crois pas que les membres du Comité qui sont rendus à Montréal pour y examiner la situation s'y opposent. Nous connaissons notre mandat. Si monsieur Givens veut amener tante Joséphine, très bien. Nous connaissons la raison pour laquelle nous sommes ici.

M. Givens: Monsieur le président, j'aurais une objection à soulever.

Le président: Un instant, s'il vous plaît.

Êtes-vous d'accord pour que nous suspendions la séance jusqu'à ce que les journalistes et les autres personnes quittent la salle? Nous allons rester seuls. Nous allons siéger seulement pendant quelques minutes pour régler la question à huis clos. Êtes-vous d'accord? Le Comité siégera à huis clos pendant 10 minutes.

M. Skoreyko: Je n'en vois pas la raison.

M. Skoberg: Nous connaissons notre mandat.

Le président: Monsieur Skoberg, un instant, êtes-vous d'accord?

M. Forrestall: Pourrais-je proposer que le comité de direction se réunisse ce soir pour essayer de régler les problèmes soulevés par Monsieur Givens et par d'autres?

M. Rock: A mon avis, il n'y a pas de problèmes.

Le président: Si vous voulez rester 5 minutes, nous pourrions régler cette question.

M. Portelance: Le comité de direction se réunira à 21h.

Des voix: Ah! non.

M. Givens: Certains disent qu'il n'y a pas de problème à résoudre, mais lorsqu'il y a paralysie à l'aéroport au moins deux jours par semaine comment pouvez-vous soutenir qu'il n'y existe pas de problème?

M. Rock: Monsieur le président, nous devons visiter l'aéroport, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

[Texte]

Mr. Rock: We will find out that problem when we visit the airport. It is no problem as far as we are concerned.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I move that we meet for five minutes in view of the fact that it is your birthday today. I think we really should be considerate of the Chairman today.

The Chairman: Shall we sit in camera? Is it agreed.

Motion agreed to.

Some hon. Members: Sing Happy Birthday.

The Chairman: Thank you.

[Interprétation]

M. Rock: Nous verrons le problème quand nous visiterons l'aéroport. Il n'y a pas de problème en ce qui nous concerne.

M. Skoberg: Je propose que nous tenions une réunion de 5 minutes, étant donné que c'est votre anniversaire de naissance aujourd'hui. Nous devrions tout de même avoir un peu de considération pour le président en ce jour.

Le président: Tiendrons-nous une séance à huis clos? D'accord?

La proposition est adoptée.

Des voix: En chœur «Bonne Fête».

Le président: Merci.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

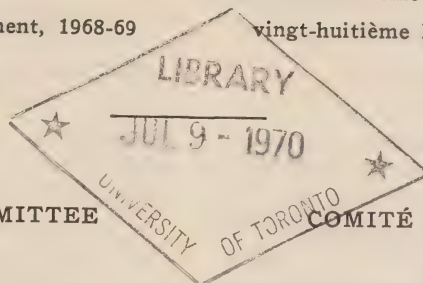
CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969



STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 10

THURSDAY, February 12, 1970.

JEUDI, le 12 février 1970.

TORONTO, ONT.

Respecting

Concernant

Ground transportation at airports
in Canada

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

<i>Chairman:</i>	H.-Pit Lessard	<i>Président</i>
<i>Vice-Chairman:</i>	Charles Turner	<i>Vice-président</i>

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Breau,
Deakon,
Forrestall,
Givens,

Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,
Howe,
Mazankowski,
Portelance,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Weatherhead—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, February 12, 1970.
(23)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Deacon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel—(15).

Other member present: Mr. Gilbert.

Witnesses: From Murray Hill Limousine Service Ltd.: Mr. R. G. Perry, Vice-President—Sales; Mr. Joe Martin, Citizen and Traveller. *From Lishman Coach Lines Limited:* Mr. F. Ross Lishman.

The Chairman introduced Mr. Perry who made opening remarks and was questioned by the President.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That the briefs submitted by the Airport Ground Transportation Association of Canada and the Murray Hill Limousine Service Limited be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

The Airport Ground Transportation Association of Canada. (See Appendix "K").

Murray Hill Limousine Service Limited. (See Appendix "L")

The Chairman thanked the witness for his contribution and he was allowed to retire. Mr. Joe Martin, citizen and traveller was then introduced. Mr. Martin made an oral presentation, was questioned, thanked the Chairman and he withdrew.

Mr. F. Ross Lishman was then introduced and reading from a prepared text, made his presentation and was then questioned.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 12 février 1970
(23)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h00. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (Lévis), Horner, Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel—(15).

Autre député présent: M. Gilbert.

Témoins: De la Murray Hill Limousine Service Ltd.: M. R. G. Perry, vice-président—Ventes; M. Joe Martin, citoyen et voyageur. *De la Lishman Coach Lines Limited:* F. Ross Lishman.

Le président présente M. Perry qui fait quelques commentaires et répond ensuite aux questions des députés.

Sur proposition de M. Skoberg,

Il est convenu,—Que les mémoires soumis par l'Association des transports de surface aux aéroports du Canada et par la Murray Hill Limousine Service Limited soient imprimés en annexe au Procès-verbal et Témoignages d'aujourd'hui.

A) L'Association du transport de surface aux aéroports du Canada. (Voir Appendice K).

B) Murray Hill Limousine Service Limited (Voir Appendice L).

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer. Il invite ensuite M. Joe Martin, citoyen et voyageur à venir témoigner. M. Martin fait une déclaration et répond ensuite aux questions des députés. Les président le remercie et il se retire.

Le président présente M. F. Ross Lishman qui donne lecture d'un exposé. Ce dernier répond ensuite aux questions des députés.

The Chairman thanked the witness, Mr. Lishman who withdrew.

On motion of Mr. Horner,

Resolved,—That the brief prepared by Mr. N. R. Wattam be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "M"*).

At 12:10 p.m. the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (24)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this day at 2:10 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel, Weatherhead (16).

Other member present: Mr. Gilbert.

Witnesses: *From the Air Terminal Transport Co. Ltd.*: Mr. F. R. Hume, Solicitor; Mr. Bruce Dodds, President of Charterways Co. Ltd.; Mr. John McDonnell, President; Captain R. E. Hadfield, Research and Development; *From the International Taxi Association*: Mr. Leonard H. Simpson, President.

The Chairman introduced officials of Air Terminal Transport Co. Ltd. and Mr. F. R. Hume presented the brief. He was then questioned, assisted by officials of the company.

At 4:10 p.m. the Committee agreed to a 10 minute recess.

At 4:20 p.m. the questioning of witnesses resumed.

On motion of Mr. Deakon,

Resolved,—That the brief presented by the Air Terminal Transport Co. Limited be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "N"*).

Le président remercie le témoin qui retire.

Sur proposition de M. Horner,

Il est convenu,—Que le mémoire préparé par M. N. R. Wattam soit imprimé annexe aux Procès-verbaux et Témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice M*).

A midi 10, la séance du comité est levée jusqu'à 2h00 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (24)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2:00. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Deakon, Forrestall, Givens, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel, Weatherhead—(16).

Autre député présent: M. Gilbert.

Témoins: *De Air Terminal Transport Co. Ltd.*: MM. F. R. Hume, avocat; Mr. Bruce Dodds, président de *Charterways Co. Ltd.*; John McDonnell, président; Capitaine R. E. Hadfield, Recherches et Développement; *De l'Association internationale des taxis*: M. Léonard H. Simpson, président.

Le président présente les représentants de *Air Terminal Transport Co. Ltd.* M. F. R. Hume soumet son mémoire et répond ensuite aux questions des députés à l'aide des représentants de la compagnie.

A 4h10, les membres du comité acceptent de faire une pose de dix minutes.

A 4h20, on reprend l'interrogatoire des témoins.

Sur proposition de M. Deakon,

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par *Air Terminal Transport Limited* soit imprimé en annexe aux Procès-verbaux et Témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice N*).

A photograph was filed with the Clerk showing a Belgium-made mini-bus operated by Air Terminal Transport Limited at Toronto International Airport.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to retire.

The Chairman then called upon Mr. Leonard H. Simpson who presented his views orally, was questioned, thanked for the information he gave the Committee and then retired.

On motion of Mr. Trudel

Resolved,—That letters received from people who expressed their opinion on the problems of ground transportation at airports in Canada be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and evidence.

Mr. R. G. Bell,
104-31 Rosedale Road,
Toronto 289, Ontario.
See Appendix "O"

Mr. Edward R. Baldwin,
17 Gibson Avenue,
Toronto 185, Ont.
See Appendix "P"

Mrs. Diana Peers,
224 Forest Hill Road,
Toronto 7, Ont.
See Appendix "Q"

Mr. D. L. Spanjer,
16 Dalmeny Road,
Willowdale, Ont.
See Appendix "R"

At 6:00 p.m. the Committee adjourned the call of the Chair.

On dépose la photo d'un petit autobus fabriqué en Belgique et exploité par *Air Terminal Transport Limited* à l'Aéroport international de Toronto.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président invite ensuite M. Léonard H. Simpson à faire connaître son opinion. Ce dernier répond aux questions des députés. Le président le remercie et ce dernier se retire.

Sur proposition de M. Trudel,

Il est convenu,—Que les lettres de certains citoyens au sujet des problèmes de transport de surface aux aéroports du Canada soient imprimées en annexe aux Procès-verbaux et Témoignages d'aujourd'hui.

Monsieur R. G. Bell
104-31, Chemin Rosedale
Toronto 289 (Ont.)
(*Voir Appendice O*)

Monsieur Edward R. Baldwin
17, avenue Gibson
Toronto 185 (Ont.)
(*Voir Appendice P*)

Madame Diana Peers
224, chemin Forest Hill
Toronto 7 (Ont.)
(*Voir Appendice Q*)

Monsieur D. L. Spanjer
16, chemin Dalmeny
Willowdale (Ont.)
(*Voir Appendice R*)

A 6h00, la séance du comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 12, 1970

The Chairman: There are two briefs and we will start off with the one from the Association. As it is quite a long brief I will ask Mr. Perry to give us just a brief résumé of it to allow members more time to put questions to Mr. Perry.

Mr. Horner: Will we question him on both briefs or just the Association's?

The Chairman: Just the one brief. I do not think the other brief concerns us too much.

Mr. Skoreyko: But there are certain observations in the Murray Hill brief that I think should be answered. I think they are completely unrelated, Mr. Chairman. They are two separate briefs, one is an association dealing with traffic all across the country and the other is a submission by Murray Hill. Again, in my humble opinion, sir, if we give them the right to submit a brief then I think we also should have the opportunity to question them on that.

The Chairman: You are quite right, Mr. Skoreyko.

We will start off with the Association's brief.

Mr. R. G. Perry (President, Airport Ground Transportation Association of Canada): Mr. Chairman and gentlemen, on behalf of the Airport Ground Transportation Association of Canada we have submitted a brief. I believe the majority of you gentlemen had an opportunity to peruse this brief yesterday afternoon and therefore I do not believe it necessary for me to take time to read what is contained in the printed brief, of which I believe you all have a copy.

Our Association comprises the majority of the largest operators of air ground transportation service in Canada. There are a total of 2 companies presently licensed by the Department of Transport to serve airports throughout the Dominion.

At our initial meeting in Ottawa there were representatives from Newfoundland and also British Columbia. All the other provinces

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 12 février 1970

Le président: Il y a deux mémoires. Tout d'abord, nous prendrons celui de l'Association. Comme le mémoire est assez long, je demanderai à M. Perry de nous en donner un bref résumé, afin de vous permettre d'avoir un peu plus de temps pour lui poser des questions.

M. Horner: Allons-nous l'interroger sur les deux mémoires à la fois ou seulement sur celui de l'Association?

Le président: Juste sur celui-ci. L'autre ne nous concerne pas vraiment.

M. Skoreyko: Mais le mémoire de la Murray Hill contient certaines observations auxquelles il conviendrait de répliquer. A mon avis, il n'y a aucun rapport entre les deux mémoires, monsieur le président. Il s'agit de deux mémoires distincts dont l'un a été présenté par une association qui s'occupe de transport à l'étendue du pays, et l'autre, par la Murray Hill. A mon humble avis, monsieur le président, si on lui donne le droit de présenter un mémoire, je pense que nous devrions aussi avoir l'occasion de lui poser des questions là-dessus.

Le président: Vous avez tout à fait raison, monsieur Skoreyko. Nous allons aborder, en premier lieu, le mémoire de l'Association.

M. R. G. Perry (président de l'Association canadienne des transports terrestres aux aéroports): Monsieur le président et messieurs, au nom de l'Association canadienne des transports terrestres aux aéroports, nous vous avons présenté un mémoire que vous avez sans doute tous eu l'occasion de lire hier après-midi. Donc, je ne crois pas que je doive maintenant prendre la peine de vous faire lecture du document imprimé dont vous avez tous reçu copie, je crois.

Notre Association se compose de la majorité des plus grands exploitants de services de transport au sol pour les aéroports au Canada. Il y a, au total 62 sociétés détentrices de permis du ministère des Transports pour desservir les aéroports à travers le pays.

À notre première réunion, à Ottawa, il y avait des représentants de Terre-Neuve et aussi de la Colombie-Britannique et toutes les

[Text]

were represented also, in particular such major centres of Canada as Toronto, Ottawa, Montreal, Halifax and also many of the smaller operators in such areas as Kirkland Lake, Timmins, Sept Îles, Quebec and Fredericton.

The Association believes that it is now timely that the Department of Transport review the operating policies governing ground transportation in Canada. Many of the policies adopted are antiquated and it is quite evident that if we are going to keep abreast of the increased trend in air transportation certain changes should be made to better serve the travelling public.

In the Association's brief we have dealt with the recent statement by the Chairman of the Board of Air Canada, Mr. Pratte. Apparently he and his associates have seen the necessity of appointing a new vice-president—I believe it is going to be a Mr. J. McLean, who will be directly in charge of customer service orientation. As an organization we certainly welcome this statement by Mr. Pratte. And in due course, if you gentlemen agree, we would be pleased to sit down around a table with this Committee and all the airlines, including this new appointee to Air Canada, to discuss ways and means of better serving air clientele.

Up to the present time we ground transportation companies have been operating in the dark in so far as passenger arrivals is concerned because we have had no indication in advance of how many passengers on a given flight have required our services. In compliance with our agreement with the Department of Transport we have agreed to take care of "normal" traffic conditions. But the question is: What is normal? There is seldom two consecutive days when traffic is normal. It fluctuates due to public patronage of air services and climatic conditions which have a very grave bearing on the regularity of scheduled flights in Canada.

Therefore, I do hope that in due course, before this Committee terminates its deliberations, we will have an opportunity to present a final brief in which we would definitely outline and be specific on what should be done to provide the public with a better service.

The cost of providing these services is enormous. We realize that our rate structure, so far as the service is concerned, has just about reached its peak. To increase our rates we face the law of diminishing returns and the

[Interpretation]

autres provinces étaient aussi représentées. Il venaient, en particulier des principaux centres du Canada, comme Toronto, Ottawa, Montréal, Halifax et il y avait aussi beaucoup d'exploitants moins importants de région comme Kirkland Lake, Timmins, Sept-Îles, Québec et Fredericton.

L'Association croit qu'il est maintenant temps que le ministère des Transports fasse une révision des politiques d'exploitation régissant les transports au sol au Canada. Bon nombre de ces lignes de conduite sont désuètes et il est bien évident que, si nous voulons nous maintenir au diapason de l'augmentation du transport aérien, il nous faudra apporter des modifications afin de mieux desservir le public voyageur.

Dans le mémoire de l'Association, nous avons répondu à la récente déclaration de M. Pratte, président du Conseil d'administration d'Air Canada. Apparemment, ses adjoints et lui ont cru bon nommer un nouveau vice-président qui sera, je pense, M. J. McLean, directement responsable de l'orientation des services au consommateur. En tant qu'association, nous sommes des plus heureux d'entendre une telle déclaration de la part de M. Pratte, et en temps et lieu, si vous êtes d'accord, nous ferait plaisir de prendre part à une table ronde avec le Comité et des représentants de toutes les lignes aériennes, y compris le nouveau titulaire d'Air Canada, afin de discuter les moyens à prendre pour mieux desservir la clientèle aéroportée.

Jusqu'à maintenant, les sociétés de transport au sol ont marché à l'aveuglette à l'arrivée des voyageurs, car nous ne savons jamais à l'avance combien de passagers, à bord d'un avion donné, ont retenu nos services. Selon l'entente conclue avec le ministère des Transports, nous avons convenu de suffire à un trafic «normal», mais il s'agit de savoir ce qu'on entend par «normal». Rares sont les fois où le trafic est normal deux jours de suite. Il varie selon l'achalandage des services aériens et les conditions atmosphériques qui viennent grandement bouleverser la régularité des horaires réguliers d'avions au Canada.

Donc, j'espère qu'en temps et lieu, nous pourrions, avant que le Comité ne termine ses délibérations, présenter un dernier mémoire qui proposera des mesures précises pour assurer au public voyageur un meilleur service.

Le coût de ces services est très élevé. Nous constatons que le tarif de nos services a à peu près atteint son maximum. Augmenter nos tarifs serait nous exposer à une diminution des recettes et à une perte de clients, ma

[Texte]

loss of patronage, but we believe that by a more efficient method of operation—again, it is this question of co-operation—we can hold the rate structure and still provide a superior service with the equipment we have available.

Another very important thing concerning our members is a clause in their contracts which treats our services as a concession with a terminating date. This is detrimental to the carrier and also to the public and the department. I do not know of any carrier in his right mind who would go out and make a large capital expenditure for vehicles, plant and equipment—\$10,000 means a lot to a man in St. John's, Newfoundland to expand his fleet it means a lot to the operator at Gander, Newfoundland, the man at Timmins, or a large operator in Toronto—without knowing exactly the duration of his service with the Department of Transport.

I believe this old question of concessionaire should be entirely eliminated and that the department's licence to operate should coincide with the licence granted to these operators by their respective provincial governments. In every case a provincial government licence should be similar to the air licence granted by the Canadian Transport Commission or the Air Transport Board. As long as the carrier is furnishing adequate service in the public interest, he should be the designated carrier, and only when the service becomes substandard should the regulatory authorities consider giving him the opportunity to improve the service or cease to be the designated carrier.

With the large volume of traffic expected with the introduction of these new larger capacity aircraft we must get ready today. You just cannot get these large capacity vehicles of a specialized type off the counter; they have to be ordered at least a year ahead of time. So in order to prepare for the advent of these aircraft we have to feel that making this capital expenditure is worthwhile, my company's present agreement terminates and is up for review in 1972, and we would be hesitant to go out and make commitments for vehicles costing \$50,000 and \$65,000 without knowing that we would continue for the next decade or two in the same manner that we have during the past 30 years.

We heard evidence here yesterday about what is going to happen in the future. I cannot anticipate what the growth will be, what the demand will be, or how long the

[Interprétation]

nous croyons que par une méthode plus efficace d'exploitation—et il s'agit ici encore de collaboration—nous pourrions tout en maintenant nos tarifs, fournir un service de beaucoup supérieur avec l'équipement actuel.

Un autre aspect important qui intéresse nos membres, c'est la disposition de leur contrat qui considère ces services comme une concession expirant à une certaine date. C'est préjudiciable au transporteur, au public et au ministère. Je ne connais pas un seul transporteur qui, sain d'esprit, consentirait des placements massifs pour se procurer des véhicules, des installations et des équipements déboursant \$10,000 pour élargir son parc, c'est une jolie somme pour un type de Saint-Jean, à Terre-Neuve; c'est beaucoup d'argent pour un exploitant de Gander, à Terre-Neuve, ou de Timmins, ou même pour un entrepreneur important de Toronto sans savoir au juste la durée de son service auprès du ministère des Transports.

Je suis d'avis qu'il faudrait mettre au rancart la vieille notion des concessionnaires et que le permis d'exploitation fourni par le ministère devrait coïncider avec celui remis aux exploitants par leur gouvernement provincial respectif. Dans tous les cas, les permis accordés par les provinces devraient être analogues aux permis aériens de la Commission canadienne des transports ou du Conseil des transports aériens.

Tant que le transporteur assure un service convenable dans l'intérêt du public, il devrait en garder la charge. Si jamais le service se détériore, alors les autorités compétentes pourront intervenir pour lui donner l'occasion d'améliorer son service ou de cesser d'être le transporteur attitré.

Il faut se préparer aujourd'hui au fort volume de trafic auquel on peut s'attendre avec la mise en service de nouveaux aéronefs plus spacieux encore. Nous ne pouvons commander de but en blanc ces véhicules de forte charge et d'un type spécialisé. Il faut les commander au moins un an à l'avance. Pour nous préparer à la venue de ces avions, il nous faut pouvoir nous dire que les immobilisations en valent la peine. La convention actuelle de ma compagnie va expirer et sera révisée en 1972, et nous hésiterions à nous engager à acheter des véhicules qui coûtent de \$50,000 à \$65,000 sans savoir si, pour les dix ou vingt prochaines années, nous aurons toujours la responsabilité de ces services comme au cours des trente dernières années.

Hier, nous avons entendu des témoignages sur les événements futurs. Je ne saurais prédire ni la croissance, ni la demande, ni la durée du ralentissement actuel des affaires.

[Text]

present slowdown in business is going to continue. Nobody can foresee the future, but I can assure you that the members of our Association have kept abreast of air traffic growth for the past 10, 20 and 30 years. The members of our Association are solvent, they are in good financial shape and are ready, willing and able to make further capital expenditures to take care of any growth that the airlines might develop in the future.

Our best recommendation is our past record. During the period of the *Viscounts* and, before that, the *Lockheeds*, which were small capacity aircraft, the ground transportation industry increased its services, improved the type of vehicles, and gave a better service to the public. Therefore it is essential that we be given assurances, through our licences, that we will continue to serve as the designated carrier as long as we serve the public under normal traffic conditions.

We hear a lot today from individuals who have a slanted opinion and they always refer to an abnormal situation. They do not refer to the continuity of service on a day-to-day schedule and the fact that aircraft arrive on time; they always refer to the aircraft that comes in at one, two, three and four o'clock in the morning and that there were not sufficient vehicles out there. If we can get greater co-operation from the airlines we will have the vehicles out there at three o'clock in the morning. We have thousands of seats in our larger companies available—that is our business. The Royal York is in the convention business, can accommodate up to 5,000 at a sitting, but you cannot go in there at four o'clock in the afternoon and say: I have a convention tonight and I want 1,000 dinners. You have to give them an opportunity to prepare for it. That is all we are asking.

And we only need one hour's notice of a plane flying in from across the Atlantic or coming in from Vancouver and being grounded here in Toronto because of climatic conditions. All we require is some notice as to how many people on that aircraft require transportation upon their arrival.

Gentlemen, I think I have covered broadly what our industry is prepared to do. At the hearings I attended in Montreal and, so far, here, there has been no representation to this body by representative groups. I am talking about your Board of Trade, your Chamber of Commerce, your service clubs, Rotary, Lions and so on. I have not heard of any of the airlines appearing before this Committee—and they are really exacting in their requirements. They call me frequently and they have

[Interpretation]

Personne ne peut prévoir l'avenir, mais je peux vous assurer que les membres de notre Association se sont maintenus au rythme de la croissance du trafic aérien pendant les 10, 20 et 30 dernières années. Les membres de notre Association sont solvables et en excellente situation financière. Ils sont prêts, disposés et aptes à faire d'autres dépenses en immobilisations pour parer à toute expansion éventuelle des lignes aériennes.

Nos antécédents sont notre meilleur garant. Au temps des *Viscount* et même au temps plus reculé, des *Lockheed*, qui étaient de petits aéronefs, l'industrie du transport au sol a augmenté ses services, a amélioré le modèle de ses véhicules et a fourni un meilleur service au public. Par conséquent, il importe qu'on nous donne, grâce aux permis, l'assurance que nous demeurerons le transporteur attitré aussi longtemps que nous desservirons le public dans des conditions normales du trafic.

Aujourd'hui, on entend des gens à l'esprit un peu biaisé, parler sans cesse d'une situation anormale. Ils ne parlent pas de la régularité du service suivant un horaire quotidien, ni du fait que les avions arrivent à l'heure. Ils parlent toujours de l'avion qui arrive à 1, 2, 3 et 4 heures du matin, et disent qu'il n'y avait pas suffisamment de véhicules à son arrivée. Avec plus de collaboration de la part des lignes aériennes, nous pourrions poster des véhicules à l'aéroport à trois heures du matin. Nous avons des milliers de sièges dans les plus grandes compagnies; c'est ça notre entreprise. Le Royal York, lui, fait des affaires avec les congrès et peut recevoir jusqu'à 5,000 personnes, mais, on ne peut pas aller au Royal York à 4 heures de l'après-midi et dire: «J'ai organisé un congrès pour ce soir et je veux commander 1,000 couverts». Il faut leur donner le temps de se préparer.

C'est tout ce que nous demandons, et tout ce dont nous avons besoin c'est d'une heure de préavis quand un avion arrive d'outre Atlantique ou de Vancouver et doit se poser à Toronto à cause du mauvais temps. Tout ce que nous demandons c'est de savoir d'avance combien de personnes auront besoin de transport au sol à leur arrivée.

Je pense vous avoir indiqué dans les grandes lignes, ce que notre industrie est prête à accomplir. Aux audiences auxquelles j'ai assisté à Montréal et ici, aucun corps intermédiaire n'est venu vous présenter des témoignages. Je songe à notre Bureau de commerce, à votre Chambre de commerce, à vos clubs sociaux: le Rotary, le Lions, etc. Il n'y a pas de lignes aériennes que je sache qui aient comparu devant le Comité, et pourtant, elles se montrent exigeantes. On m'

[Texte]

complaints and suggestions. But none of these representative groups have appeared here...

The Chairman: They will this afternoon.

Mr. Perry: I mentioned to date, sir—criticizing the general operation of Air Ground Transportation services under normal conditions. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Perry. Mr. Horner, will you commence your questioning.

Mr. Horner: Mr. Perry, on page 4 and 6 of your brief you suggest that you are pretty well prepared for the Department of Transport bringing about a change in their policy. On page 4 you mention that perhaps the whole matter will be up for tender.

Is your Association prepared to break it down into, say, two categories: the bus franchise and a metered taxi franchise, two separate services? Does your Association agree with that concept?

Mr. Perry: I cannot say. This question has never been dealt with. But I can assure you that they are two different types of service.

The scheduled bus service, like those of Toronto and Montreal operating every 15 minutes, you might really class as a monopoly since it is the only bus service going. Whereas the passenger car service is competitive. But I am sure that we would be prepared to present a brief, an argument, as to how those two separate types of service could be dealt with by the Department.

Mr. Horner: In other words, while it may not have been discussed by the Association, you in your own mind do accept the concept of two different services?

Mr. Perry: I do. I think it is a very practical approach.

Mr. Horner: You say on page 4:

...at the expiration of the so-called licences to call for tenders for such services.

surely it would be unfair to your Association, the particular company with which you are associated, to be put in a position to tender on bus contract when you already have all the

[Interprétation]

téléphone souvent pour formuler des plaintes ou faire des suggestions. Mais aucun de ces groupes représentatifs n'est venu témoigner ici.

Le président: Leurs représentants doivent venir cet après-midi.

M. Perry: J'ai dit jusqu'à ce jour, monsieur le président, pour critiquer l'ensemble des services de transport au sol dans des conditions normales. Merci.

Le président: Merci, monsieur Perry. Monsieur Horner, voulez-vous amorcer l'interrogatoire.

M. Horner: Monsieur Perry, à la page 4 et à la page 6 de votre mémoire, vous dites que vous êtes assez bien préparé pour que le ministère des Transports apporte une modification à sa ligne de conduite. A la page 4, vous parlez du fait que peut-être il y aura appel d'offres.

Est-ce que votre Association est disposée à diviser la concession en deux catégories: une pour les autobus et une autre pour les taxis à taximètre. Ce serait deux services distincts. Est-ce que votre Association est d'accord avec cette idée?

M. Perry: Je ne peux dire que cela n'a jamais été étudié, mais je peux vous donner l'assurance que ce sont deux différents services.

Le service d'autobus à horaire fixe, comme celui de Toronto ou celui de Montréal, où il y a des autobus à toutes les 15 minutes, peut être considéré vraiment comme un monopole, parce que c'est le seul service d'autobus régulier, tandis que les voitures de place doivent subir la concurrence. Mais nous sommes disposés à présenter un mémoire, une augmentation sur la façon dont ces deux services distincts pourraient être étudiés par le ministère.

M. Horner: Autrement, même si la chose n'a pas été discutée par l'Association, vous acceptez personnellement l'idée de deux services distincts.

M. Perry: Oui. Je pense que c'est une façon sensée d'envisager la situation.

M. Horner: Vous dites à la page 4:

...à l'échéance des soi-disant permis, lancer un appel d'offre à l'égard de ces services.

Ce serait certes injuste pour votre association, la société à laquelle vous êtes associé, que d'avoir à soumissionner pour obtenir à forfait la concession du service d'autobus alors que

[Text]

capitalization and the buses. I believe your company stated this in Montreal.

Mr. Perry: Correct.

Mr. Horner: And I think the Association would more or less agree with that concept.

Mr. Perry: I believe they take the same viewpoint.

Mr. Horner: Yes. Whereas the limousine or taxi service is, to some extent, different.

Mr. Perry: To some extent. But still licensed by the regulatory authorities in the various provinces. So regardless of who the present designated carrier is, with the special car, limousine or taxi service, if the Department did call for tenders, then the question would be: Will this person who submitted the tender most acceptable to the Department be licensed by the provincial authorities to provide such a service?

Mr. Horner: You and I have agreed, at any rate, that the two services are in essence separate?

Mr. Perry: They are.

Mr. Horner: We agree that the bus service should not be tendered.

Which concept would your Association favour for the limousine or metered taxi service? That of a tender? Or that which you might call an open, first come first served, basis?

Mr. Perry: The members of our Association, who are all at present in business serving the public and duly licensed and authorized by the various regulatory authorities, would certainly oppose any move by the federal government to choose another carrier—who would have no practical experience in this business—simply because he offers a higher tender.

I think, in this brief, I have dealt with this compensation to the Department. This is a very important matter. We do not object to paying the Department for certain facilities that they place at the disposal of the members at the various airports but whatever that fee might be, the carrier must, at the end of his fiscal year, show a modest profit. You cannot get a high standard of service, the service that you expect, from a carrier who is not making a satisfactory return on his investment.

[Interpretation]

vous avez déjà les immobilisations et les autobus. Je crois que votre société a apporté cette précision à Montréal.

M. Perry: C'est juste.

M. Horner: Et je pense que l'Association serait plus ou moins d'accord avec cette idée.

M. Perry: Je crois qu'elle partage ce point de vue.

M. Horner: Oui, tandis qu'il en est autrement pour le service de limousine et de taxis jusqu'à un certain point.

M. Perry: Jusqu'à un certain point, mais toujours sujet au permis émis par les autorités compétentes des provinces. Donc, sans égard à l'entreprise chargée, à l'heure actuelle du service des voitures spéciales, des autobus ou des limousines, si le ministère faisait un appel d'offres, il faudrait se demander si la personne qui a présenté la soumission qu'il s'agit de soumettre au ministère sera dotée d'un permis par les autorités provinciales pour assurer un tel service.

M. Horner: Nous avons convenu, vous et moi, qu'il s'agit de deux services essentiellement distincts.

M. Perry: Oui.

M. Horner: Nous avons convenu que le service d'autobus ne devrait pas faire l'objet d'un appel d'offres. Quel système votre Association favorise-t-elle pour les limousines et les taximètres? L'appel d'offres? Ou une espèce de concours public où les premiers arrivés seront les premiers servis?

M. Perry: Les membres de notre Association qui font tous actuellement des affaires auprès du public et qui sont dûment munis d'un permis et dûment autorisés par les autorités compétentes, s'opposeraient certainement à ce que le gouvernement fédéral désigne un autre société—qui n'aurait aucune expérience pratique de ce genre d'entreprise—simplement par ce que sa soumission est plus élevée.

Je pense avoir traité, dans ce mémoire, de la compensation que recevra le ministère. C'est une question des plus importantes. Nous ne nous opposons pas à payer certains frais au ministère pour les installations qu'ils mettent à la disposition de nos membres aux différents aéroports, mais quels que soient ces frais, la société doit, à la fin de l'année financière, réaliser des bénéfices raisonnables. Vous ne pouvez avoir un service excellent, le service que vous êtes en droit d'attendre, d'un transporteur qui ne retire pas de recettes satisfaisantes de son investissement.

[Texte]

Mr. Horner: I agree. I have no further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Perry: there seems to be a discrepancy as to the number of companies. You have mentioned, I believe, 62 and the brief says 74.

Mr. Perry: 74 is a typographical error. The number is 62.

Mr. Trudel: 62?

Mr. Perry: Correct.

Mr. Trudel: Of the 62 companies, how many owners would be involved? Or would you have that breakdown?

Mr. Perry: There would be a separate owner for each individual airport operation.

Mr. Trudel: In your brief, if my memory serves me correctly, you mentioned bus service, limousine service and metered taxis.

Mr. Perry: Yes.

Mr. Trudel: I understand that your Association has not been in existence for a very lengthy period.

Mr. Perry: It has not. We had our initial meeting in January.

Mr. Trudel: In January?

Mr. Perry: Correct.

Mr. Trudel: Have you had a chance since then to tabulate how many of your companies, who own membership in this Association, are now operating meter taxis?

Mr. Perry: We have not tabulated that information to date but I know there are many of our members who operate metered taxicabs as well as buses and private cars for hire. I mentioned one large one in Edmonton and there are others in Gander, Newfoundland and St. John's, Newfoundland, and elsewhere, who fortunately have the meter taxicab as well as the private car for hire, based on zone fares.

Mr. Trudel: The operation of these metered taxicabs, are they always in relation with the ground transportation in and out of airports?

Mr. Perry: Yes.

[Interprétation]

M. Horner: Je suis d'accord. Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Perry, il semble y avoir désaccord quant au nombre de compagnies. Vous avez mentionné qu'il y en avait 62, tandis que le mémoire précise 74.

M. Perry: Le chiffre 74 est une erreur typographique. Il y en a 62.

M. Trudel: 62?

M. Perry: Oui.

M. Trudel: Ces 62 compagnies représentent combien de propriétaires, si vous avez ce détail?

M. Perry: Il y aurait un propriétaire distinct pour chaque aéroport.

M. Trudel: Dans votre mémoire, si j'ai bonne mémoire, vous avez mentionné l'auto-bus, la limousine et le taximètre.

M. Perry: Oui.

M. Trudel: Et je crois comprendre que votre Association n'existe pas depuis tellement longtemps.

M. Perry: Non, en effet. Notre première réunion a eu lieu au mois de janvier.

M. Trudel: En janvier?

M. Perry: Oui.

M. Trudel: Avez-vous eu l'occasion, depuis ce temps-là, d'établir combien de compagnies, membres de l'Association, exploitent actuellement des taximètres?

M. Perry: Nous n'avons pas établi de statistiques à cet égard, mais je sais que beaucoup de nos membres exploitent des taximètres, ainsi que des autobus et des voitures privées de louage. J'ai mentionné un entrepreneur important d'Edmonton et il y en a d'autres à Gander et à Saint-Jean (Terre-Neuve) et ailleurs, qui heureusement ont les taxis à taximètre, ainsi que les voitures privées de louage, pour lesquels le tarif est établi selon les zones.

M. Trudel: Est-ce que ces taxis à taximètre sont toujours en rapport avec le transport au sol aux aéroports?

M. Perry: Oui.

[Text]

Mr. Trudel: You have suggested further meetings. In your own mind, would you have a particular combination of services that would improve the actual ground transportation in and out of airports? Any one particular mix that you would favour—metered, limousine, buses?

Mr. Perry: I favour the type of service we render in Montreal with buses and cars operating on a zone basis, and that you have a fixed contractual rate between the airport and the designated zone, that fare to remain constant regardless of climatic conditions. Because when we get into heavy traffic, say between 4 o'clock to 6 o'clock, when taxicabs have to operate at a slower speed with a meter, and stop longer at lights, you are going to get a much higher rate than you would in the quiet period of the day, say between 9 o'clock in the morning and midday. So I am partial to the zone rate.

In Montreal, for instance, we have very heavy snow storms. We had one in Ottawa yesterday, 12 to 13 inches. Under those conditions, when you get into a taxicab, what is a normal fare of \$5 could become \$10 or \$12. There have been plenty of instances where people have written to the press complaining about high taxi fares. Often this has been due to conditions beyond the control of the operator. He would have had his meter down but possibly he did not have good winter tires so his r.p.m. per mile would be double what they would be on dry pavement.

Our company in Toronto favours the zone rate where we have a fixed contract. I left the Royal York this morning and came here in a taxicab. I asked the driver what he would charge me if I went to the airport this afternoon. He said the charge would be between \$7.50 and \$8. That was a fair answer to my question because the poor fellow did not know.

If we were on the street and there was a fire, and he had to go around the block, or if there were a traffic congestion or a breakdown on the throughway, the meter might have gone up to \$10 or \$12. That is what I would have had to pay.

But we—Murray Hill in Montreal—have taken as many as three and four hours to come from Dorval airport into the centre of the city, but the rate was still \$6.50. That is all you pay. That is a contract. The same as with the fare I paid to the air line to come up here. Regardless of whether they diverted me into Ottawa or dropped me at Peterborough, I had a contract that they would bring me to

[Interpretation]

M. Trudel: Vous avez parlé d'autres réunions. Croyez-vous, personnellement, qu'un agencement particulier des services pourrait améliorer les moyens de transport terrestre pour aller aux aéroports et en revenir? Y en aurait-il un que vous favoriserez plus spécialement: le taxi, la limousine, l'autobus?

M. Perry: Personnellement, je préfère le genre de service en vigueur à Montréal, où les autobus et les automobiles fonctionnent selon les zones, et où l'on a établi un tarif forfaitaire pour aller de l'aéroport à une zone désignée, tarif qui demeure constant peu importe les conditions atmosphériques. En effet, quand la circulation est lourde, disons entre 4 et 6 heures de l'après-midi, alors que les taximètres doivent aller plus lentement et attendre plus longtemps aux feux de circulation, vous aurez un tarif beaucoup plus élevé que vous n'auriez dans la période tranquille de la journée, disons entre 9 heures du matin et midi. Je suis donc partisan du tarif par zones.

A Montréal, par exemple, nous avons de fortes tempêtes de neige. Nous en avons eu une à Ottawa hier, de 12 à 13 pouces de neige. Dans ces conditions, le tarif normal d'une course de \$5 pourrait bien s'élever à \$10 ou à \$12. Nombreux sont les cas où les gens ont écrit aux journaux pour se plaindre du tarif élevé des taxis. C'était souvent attribuable à des conditions qui échappaient au contrôle du conducteur. Il aura mis son compteur en marche, mais n'ayant probablement pas de bons pneus d'hiver, ses roues tournaient deux fois plus vite au mille, que sur une chaussée sèche.

Notre société à Toronto favorise le tarif par zones, s'il est forfaitaire. J'ai quitté l'hôtel Royal York, ce matin, et je suis venu ici en taxi. Je lui ai demandé combien il exigerait pour me conduire à l'aéroport cet après-midi. Il m'a répondu entre \$7.50 et \$8 c'était une réponse raisonnable, car le pauvre type ne le savait pas.

S'il y avait eu un incendie et qu'il eût à emprunter la rue voisine, ou s'il y avait eu un embouteillage ou un bouchon de circulation sur l'autoroute, le taximètre aurait pu monter jusqu'à \$10 ou \$12. C'est ce que j'aurais eu à payer.

Mais nous, c'est-à-dire, la Murray Hill à Montréal nous avons pris jusqu'à 3 ou 4 heures pour aller de l'aéroport de Dorval jusqu'au centre de la ville, mais le tarif était toujours de \$6.50. C'est tout ce que vous avez à payer. C'est le prix forfaitaire. C'est la même chose que pour le prix que j'ai payé pour venir ici en avion. Qu'importe si on me dérouterait sur Ottawa ou me déposait à Peter-

[Texte]

Toronto for a fixed amount. I like the zone rate policy and I think it is fair to the public.

[Interprétation]

borough, j'avais passé un contrat selon lequel on devait me conduire à Toronto pour un prix prédéterminé. J'aime le tarif par zones, et je le trouve juste pour le public.

Mr. Trudel: In following your answers then, it would be fair to say that by the addition of meter taxi—and I have used Montreal as an example, because you have mentioned Montreal—there will be no improvement in service due to the fact that the meter service would be available.

Mr. Trudel: Et alors, à la suite de ces réponses, il serait juste de dire que s'il y avait les taximètres en plus—et je me suis servi de Montréal comme exemple, car vous avez mentionné Montréal—il n'y aurait pas d'amélioration de service, en raison du fait qu'il y aurait des taximètres à la disposition des voyageurs.

Mr. Perry: Correct, sir.

Mr. Perry: C'est exact.

Mr. Trudel: You have mentioned, regarding ground transportation, communications or representations by the various airlines. What were the contents of the communications, or rather the conversations, that you have had from the airlines regarding complaints as to the service that you are now performing?

Mr. Trudel: Quant au transport au sol, vous avez mentionné les communications ou les instances de la part des différentes lignes aériennes. Quelle était la teneur des communications ou plutôt en quoi consistaient les conversations que vous avez eues avec les lignes aériennes au sujet des plaintes relatives au service que vous rendez à l'heure actuelle?

Mr. Perry: I can speak only on behalf of my own company, which presented a brief to this Committee in Montreal. In that brief we included letters of recommendation—congratulations—from Air Canada which I believe carries 85 per cent of our domestic traffic. Another letter was from Eastern Airlines—a big carrier—especially from New York to Montreal, and another was from Northeast Airlines.

Mr. Perry: Je ne puis que parler au nom de ma propre compagnie qui a présenté un mémoire à votre comité à Montréal. Le mémoire renferme des lettres de recommandation de félicitations d'Air Canada qui transporte 85 p. 100 de nos clients nationaux. Une autre lettre nous parvenait de la *Eastern Airlines* important transporteur surtout le vol de New York à Montréal, une autre de la *Northeast Airlines*.

These were from three representative carriers, and I did not solicit them. I know all the heads of these airlines; that is my position in charge of public relations. We belong to the same club and we mix socially, and I know if I wanted Joe Doe to write a letter, he would write a letter, and I do not ask him to distort it. But we did not solicit any reference from the airlines. I know that if it had been unfavourable we would have had a very detrimental report from Mr. Baldwin or from the present Chairman.

Voilà des lettres de trois transporteurs représentatifs et je n'ai pas sollicité ces lettres. Je connais tous les chefs de ces entreprises de par mes fonctions d'agent des relations extérieures. Nous faisons partie des mêmes clubs et nous nous côtoyons sur le plan social. Je sais que si je demandais à quelqu'un d'écrire une lettre, il le ferait et je ne lui demanderais pas de dénaturer les faits. Mais nous n'avons pas sollicité de référence des lignes aériennes. Je sais que si elle n'avait pas été en notre faveur, nous aurions eu un rapport très défavorable de M. Baldwin ou du président actuel.

Mr. Trudel: One last question. You have attached a lot of importance to the fact that the traffic that you do get from the airlines, particularly when the flights are delayed, is not of a steady nature, that it varies considerably, and this adds to your cost.

Mr. Trudel: Une dernière question. Vous semblez attacher beaucoup d'importance au fait que la clientèle que vous obtenez des lignes aériennes, surtout quand les envolées sont retardées, n'est pas régulière, qu'elle varie grandement, ce qui ajoute à vos frais.

Mr. Perry: It does, sir.

Mr. Perry: C'est exact, monsieur.

Mr. Trudel: Have you made direct representations, either to the Minister of Transport or to these airlines, regarding availability of this information? They have this information. Have you made direct

Mr. Trudel: Avez-vous fait des instances directes, auprès du ministre des Transports ou auprès des lignes aériennes, au sujet de la disponibilité de ces renseignements. Ils ont ces renseignements. Avez-vous demandé directe-

[Text]

representation to either one of them as to the availability of this information prior to the arrival of these flights?

Mr. Perry: I have, sir, personally made verbal representations to members of the Department of Transport in discussing ways and means of improving the service, that we could do this. I have also discussed it with the officials of the airlines, and the airlines proper take the position—they have taken it, one gentlemen in particular, and a very high official—that once that passenger goes down the ramp from the aircraft we are through with him. From then on, the question of customs, immigration, baggage porters and ground transportation is a matter of his own concern.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Perry, on page 9 in the first paragraph you mention all the material that you included under the heading "Perpetual Licence". I wonder if I might direct a few questions on this. Perpetual Licence, I think, speaks for itself, and this is your substitute, is it, for the word "Concession?"

Mr. Perry: Correct, sir.

Mr. Forrestall: In connection with your association, which I realize is a brand new one, I might be tempted to ask you whether you formed this as a result of our meetings in Montreal and here in Toronto.

Mr. Perry: No. I will admit that possibly I am the sponsor of this association, but it goes back many years. Because I could not get the proper enthusiasm developed with certain operators, I did not proceed further with it. But we realized that following the very serious violence that took place in Montreal over the past couple of years, and because of representations made here in Toronto by certain interests who encroach on the services at present conducted by an old established operator, the question of dues that we are paying to the Department of Transport and the lack of space at airports in order to place our vehicles properly and move them with despatch was timely. After about 30 years we had a round table discussion with all parties concerned, and we felt that in unity there is strength; together we stand and divided we fall.

[Interpretation]

ment au ministre ou aux lignes aériennes si ces renseignements pourraient être disponibles avant l'arrivée des avions?

Mr. Perry: Oui, monsieur, j'ai personnellement fait des instances de vive voix auprès des fonctionnaires du ministère des Transports tout en discutant de moyens propres à améliorer le service, et on m'a dit que la chose était possible. J'ai aussi discuté de la question avec les dirigeants des lignes aériennes qui ont pour leur dire—et l'un d'eux, très haut placé, l'a bel et bien affirmé—qu'une fois que le voyageur a quitté la rampe de l'avion, nous n'avons plus à nous occuper de lui. A partir de là, l'immigration, les douanes, les bagages, le transport au sol, il doit voir à tout lui-même.

Mr. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall a la parole.

Mr. Forrestall: Monsieur Perry, à la page 9 de votre mémoire, au premier alinéa, vous parlez de tout ce que vous avez inséré sous la rubrique «Permis permanent». Puis-je poser quelques questions à ce sujet. Je crois que l'expression «permis permanent» se passe de commentaires. Vous en faites un synonyme de «concession», n'est-ce pas?

Mr. Perry: Vous avez raison.

Mr. Forrestall: Au sujet de votre Association, qui est toute récente, je serais peut-être tenté de vous demander si vous l'avez formée à la suite de nos réunions à Montréal et ici à Toronto?

Mr. Perry: Non. J'avoue être peut-être le promoteur de cette association, mais cela remonte à plusieurs années. Comme je n'ai pu obtenir assez d'enthousiasme parmi certains exploitants, je ne me suis pas avancé plus loin. Toutefois, nous avons cru qu'à la suite des actes très graves de violence qui se sont produits à Montréal ces dernières années, et vu les instances qui ont été formulées ici à Toronto par certains intérêts qui empiètent sur les services déjà fournis par un exploitant de vieille date, il était opportun de soulever la question des cotisations que nous versons au ministère des Transports et le manque d'espace aux aéroports, qui nous empêche de garer nos véhicules comme il faut et de les déplacer rapidement. Après une trentaine d'années, nous avons tenu une table ronde avec tous les intéressés, et nous avons cru qu'il fallait se sentir solidaires. L'union fait la force.

[Texte]

Mr. Forrestall: There is nothing wrong with lightened self-interest, Mr. Perry.

Mr. Perry: Correct.

Mr. Forrestall: Are any of the companies in our association listed—are they public companies listed on any of the stock exchanges?

Mr. Perry: None that I know of, sir.

Mr. Forrestall: I appreciate that it may be a little difficult for you to answer one or two of the questions that I have in my mind, but you speak in terms of perpetual licence, which is a major step. It is a departure of some consequence.

Could you tell me whether or not your association would be prepared to declare its interests, the financial interests, in your various companies?

Mr. Perry: Oh, it definitely would. As of today, we furnish the Department of Transport with an annual financial statement which discloses everything.

Mr. Forrestall: Including ownership?

Mr. Perry: Ownership as well, yes, sir.

Mr. Forrestall: Do you know if any of the principals in any of your member companies have financial interests in any of the other companies in Canada? That is to say, have you any financial interests in the Toronto companies?

Mr. Perry: I know of none, sir. I think that there are no interlocking financial interests as between one airport operator and another.

Mr. Forrestall: And no interlocking directors in Toronto?

Mr. Perry: No interlocking directors.

Mr. Forrestall: Do you think your members would be prepared to declare the absolute ownership of the companies, or do they do so in their annual report to the Department of Transport?

Mr. Perry: That is correct, sir.

Mr. Forrestall: And the list of directors.

Mr. Perry: I believe they do, yes, sir.

Mr. Forrestall: I see. What would the reaction of your member associations be to the usual accepted municipal formula of control of profits? Let us say that from time to time

[Interprétation]

M. Forrestall: Il n'y a pas de mal à bien soigner ses intérêts personnels, monsieur Perry.

M. Perry: Je sais.

M. Forrestall: Est-ce que certaines des compagnies de votre Association sont des sociétés publiques inscrites à la Bourse?

M. Perry: Pas à ma connaissance.

M. Forrestall: Je comprends qu'il vous serait peut-être un peu difficile de répondre à quelques-unes des questions que j'ai à l'esprit, mais vous parlez d'un permis permanent, ce qui constituerait une étape importante. Ce serait une innovation de grande portée. Est-ce que vous pourriez me dire si votre Association serait disposée à déclarer les intérêts financiers qu'elle détient dans vos diverses compagnies?

M. Perry: Certainement. A compter d'aujourd'hui, nous allons remettre au ministère des Transports un relevé financier annuel qui révèle tout.

M. Forrestall: Y compris la propriété?

M. Perry: Oui, monsieur, y compris la propriété.

M. Forrestall: Savez-vous si certains directeurs de certaines de vos compagnies ont des intérêts financiers dans d'autres compagnies au Canada? Autrement dit, avez-vous des intérêts financiers dans des compagnies de Toronto?

M. Perry: Pas que je sache. Je crois qu'il n'y a pas d'intérêts financiers créant conflit entre un entrepreneur à l'aéroport et un autre.

M. Forrestall: Et personne qui soit membre de plusieurs conseils d'administration à Toronto?

M. Perry: Non.

M. Forrestall: Est-ce que vos membres seraient disposés à faire connaître tous les propriétaires des sociétés ou le font-ils dans le relevé annuel qu'ils adressent au ministère des Transports?

M. Perry: Ils le font.

M. Forrestall: Et la liste des dirigeants?

M. Perry: Je crois que si.

M. Forrestall: Je vois. Quelle serait la réaction de vos membres à la formule normale municipale du contrôle des bénéfices. Disons que de temps à autre, on établit le taux d'in-

[Text]

they establish rates of return on your investment. You are nodding your head.

Mr. Perry: Yes, we would be prepared.

Mr. Forrestall: You would be prepared to go before—as I understand is the case in Nova Scotia a board of public utilities...

Mr. Perry: Correct, sir.

Mr. Forrestall: ...to which from time to time you would have to apply for rate and tariff structure changes...

Mr. Perry: Correct.

Mr. Forrestall: ...and to whom you would have to declare your total operational cost breakdown, and so on.

Mr. Perry: We do this at the present time to both the provincial regulatory authorities and the Department of Transport. We have had to justify our request for a rate increase, and in that case we have had to present a complete brief on the reasons why we needed this rate increase because we were not getting as we felt, a satisfactory return on our investment.

Mr. Forrestall: Is that true? I suppose that would be true. Every province, I suppose, would exercise that type of control?

Mr. Perry: Oh, yes, the same as gas lines, oil pipelines, Bell Canada. We are all, I would say, in the same bracket. We are all franchised operators and perpetual operators, and we would like to feel that we can be classed—and should be classed—the same as these other public utilities, and not just for a period of so many years.

This would apply even to Air Canada today. They have got to abide by perpetual licence and they have got to give satisfactory service, the same as TransCanada PipeLines Limited or Interprovincial Pipe Line Co. or Bell Canada.

Mr. Forrestall: In Montreal it appeared, or at least some of us were left with the impression, that any intrusion on your present arrangements or commitments to the Department of Transport might necessitate your movement away from the obligation to provide 24-hour service, if there were intrusions. I would assume that this is something that your member associations have—Mr. Horner asked about this. Do I understand it correctly that all of your member associations would be

[Interpretation]

térêt sur vos investissements. Vous opinez bonnet.

M. Perry: Oui, nous accepterions.

M. Forrestall: Vous seriez disposés à comparaître—comme c'est le cas, je crois, en Nouvelle-Écosse—devant une régie d'utilités publiques.

M. Perry: Oui.

M. Forrestall: ...à laquelle il faudra vous adresser de temps en temps pour faire modifier le barème de vos prix...

M. Perry: C'est exact.

M. Forrestall: ...et à laquelle vous devriez remettre la ventilation entière de vos frais d'exploitation, etc.

M. Perry: Nous envoyons un tel relevé et la régie provinciale et au ministère des Transports. Nous avons dû justifier notre demande d'augmentation du tarif. Et nous avons alors exposé toutes les raisons pour lesquelles nous avions besoin d'une augmentation de tarif, car, à notre avis, nos placements nous rapportaient de profits satisfaisants.

M. Forrestall: Est-ce vrai? Je suppose que oui. Chaque province, j'imagine, a un contrôle du genre.

M. Perry: Oui, monsieur, tout comme pour les exploitants de gazoducs et d'oléoducs, pour la Compagnie de Téléphone Bell. Je dirais que nous sommes tous dans le même sac. Nous détenons tous des permis permanents d'exploitation. Nous voudrions être traités—et devrions être traités—sur le même pied que ces autres services d'utilité publique et non pas simplement pour un nombre déterminé d'années.

Cela s'appliquerait même à Air Canada aujourd'hui. Il faut qu'Air Canada se munisse d'un permis permanent et donne un service satisfaisant, tout comme Trans-Canada PipeLines Limited, Interprovincial Pipe Line Co. ou la Compagnie de Téléphone Bell.

M. Forrestall: A Montréal, certains d'entre nous avons eu l'impression que toute intrusion dans vos dispositions ou engagements actuels envers le ministère des Transports pourrait peut-être vous libérer de l'obligation d'assurer un service de vingt-quatre heures par jour, si des intrusions il y a. Je présume donc que c'est là un engagement que les membres de votre association ont contracté—M. Horner a posé la question. Si j'ai bien compris, tous vos membres seraient disposés à maintenir

[texte]

prepared to continue to give the assurance or a guarantee that they would provide 24-hour service even if there was a splitting and motion away from...

Mr. Perry: Correct, sir. We realize that in reforming these services we are tied in with other carrier and sometimes that carrier, due to conditions beyond its control, does not maintain a schedule. In that case, we have decided to be there, and we will to the best of our ability, to furnish that service at an irregular hour.

Mr. Forrestall: I have one quick question. You mentioned also that there should be unanimity in this type of agreement right across Canada. Did you discuss at your meetings or with your member associations unanimous in their acceptance of a principle of uniformity of agreement across the country?

Mr. Perry: Definitely, sir.

Mr. Forrestall: Tariffs and dues or payments, irrespective of whether an airport was 30, or 10 miles from a city?

Mr. Perry: Quite right, yes, sir.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: Mr. Perry, I would just like to ask you a few questions that are really unrelated one to another but things that have bothered me over a period of time. As a prelude to these questions let me say that if you ever require a testimonial for the caliber of service that you render I will be prepared to give you one. I think your service is of a very high calibre regardless of whether this Committee decides to put in a taxicab stand or not. I have always been impressed by it. Like others, on one or two occasions at peak periods I have been a bit irritated but one has to understand the problems with the way you have to do your work.

There is one question I want to ask you. Most of all, generally speaking, are the problems of ground transportation at Toronto International generally similar to the kind of problems at Dorval? What are the similarities and what are the dissimilarities?

Mr. Perry: There are similarities with the exception that in Montreal we are located at the largest airport on the Atlantic seaboard and we are confronted with a large number of diversions over a period of a year, diverted trans-Atlantic aircraft that ordinarily should go into New York City and they cannot get

[Interprétation]

l'assurance ou la garantie d'un service de vingt-quatre heures, même s'il y a un partage ou dérogation...

M. Perry: Oui, monsieur. Nous constatons qu'en assurant ces services, nous sommes liés à un autre transporteur, qui, parfois, en raison de conditions qui échappent à son contrôle, ne peut maintenir son horaire. Dans ces cas-là, nous avons convenu de prendre la relève et nous ferons du mieux que nous pourrions pour assurer le service à une heure non prévue.

M. Forrestall: Une brève question. Vous avez mentionné aussi qu'il devrait y avoir une certaine uniformité dans ce genre d'entente de part et d'autre du Canada. En avez-vous discuté lors de vos réunions, ou est-ce que vos membres sont unanimes à accepter le principe de l'uniformité des ententes à travers le Canada?

M. Perry: Certainement, monsieur.

M. Forrestall: Sur le tarif et les cotisations ou paiements, peu importe si l'aéroport se trouve à 10, 27 ou 30 milles de la ville?

M. Perry: Oui monsieur, c'est exact.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Monsieur Perry, j'aimerais tout simplement vous poser quelques questions qui n'ont pas de rapport, mais qui me préoccupent depuis un certain temps. Je tiens à vous dire, en guise de préambule à mes questions, que si jamais vous avez besoin d'une lettre de recommandation sur la qualité de votre service, je serai prêt à vous en donner une. Je crois que votre service est de très haute qualité, que le Comité décide ou non d'établir un poste de taxi. J'ai toujours été impressionné par le service. J'ai eu lieu, comme d'autres, de m'emporter, en une ou deux occasions, aux heures d'affluence, mais il faut comprendre les difficultés auxquelles vous devez faire face.

Il y a une question que je veux vous poser. D'abord, en général, est-ce que vos problèmes de transport au sol à l'Aéroport international de Toronto ressemblent aux problèmes que vous avez à Dorval? En quoi se ressemblent-ils et en quoi diffèrent-ils?

M. Perry: Je dirais que ce sont les mêmes, sauf que, à Montréal, nous sommes au plus grand aéroport, à proximité de la côte de l'Atlantique et nous devons parer à un grand nombre de détournements au cours d'une certaine période de l'année, des avions transatlantiques, par exemple, qui normalement atterri-

[Text]

into Washington, or cannot get into Baltimore or to Boston. I think our percentage of diverted aircraft in Montreal is much higher than Toronto.

The other dissimilar problem is climatic conditions. Our snowfall there is much greater than it is here and that, of course affects vehicular traffic for the best part of four months a year. However, under normal conditions, I would say from April 1 through to November, conditions faced by both companies are very similar.

Mr. Givens: Thank you. When my colleague Mr. Trudel, asked what you have done about trying to find out how many people are aboard the airplanes, your reply to him was in the nature of a quotation or a paraphrase of an answer that an official gave you...

Mr. Perry: Correct.

Mr. Givens: ...which I thought was particularly silly: "Once the passenger is down the ramp we have nothing more to do with him."

Mr. Perry: That is correct.

Mr. Givens: We know that when you get on an aircraft, the stewardesses always have a count, so what this official told you is not true. Would it not be possible when a count like this is taken, having regard to the fact that today we have telex and other forms of communication, just to give you, 'Flight 893, 72 passengers arriving in Toronto, such and such a time'? It would seem to me to be the easiest thing in the world.

Mr. Perry: We have mentioned that, it is, sir, in my opinion. I travel a great deal by air, even on short jumps from New York to Montreal in one hour.

Mr. Givens: Do you intend to do anything further about this to be able to get action?

Mr. Perry: Oh, yes, now that Mr. Pratt has set up a new department. He realizes apparently from this survey made by an American efficiency organization that there is vast room for improvement to passenger services. I do not think this party will be appointed officially until May 1, but as soon as he has been appointed I can assure you he will receive a letter from this Association requesting an interview at the very earliest date to discuss

[Interpretation]

raient à New-York, mais ne peuvent atteindre Washington, Baltimore ou Boston. Je croie que le pourcentage d'avions détournés sur Montréal est plus grand qu'à Toronto.

L'autre différence, ce sont les conditions atmosphériques consécutives, les conditions climatiques. Nous avons beaucoup plus de neige là-bas qu'ici, ce qui nécessairement entrave la circulation routière pendant 4 ou 5 mois de l'année. Toutefois, pendant les conditions normales, disons du 1^{er} avril au mois de novembre, les deux compagnies doivent œuvrer dans des conditions à peu près identiques.

M. Givens: Merci. En réponse à mon collègue, M. Trudel, qui vous interrogeait sur les démarches que vous aviez entreprises pour essayer de connaître d'avance le nombre de gens se trouvant à bord des avions, vous avez cité ou paraphrasé la réponse d'un fonctionnaire... que j'ai trouvé plutôt dans ce sens qu'une...

M. Perry: C'est juste.

M. Givens: ...que j'ai trouvée assez ridicule, «Une fois que le voyageur a quitté la rampe, nous n'avons plus à nous occuper de lui.»

M. Perry: C'est exact.

M. Givens: Nous savons que l'hôtesse dénombre toujours les passagers; alors, ce que ce fonctionnaire vous a dit n'est pas vrai. Mais serait-il pas possible, si on fait ainsi compte, vu que nous avons aujourd'hui Télécopier et d'autres moyens de télécommunications, de vous télégraphier un message comme celui-ci: «Vol n° 893, 72 voyageurs arrivent à Toronto à telle heure»? Il me semble que ce serait la chose la plus simple du monde.

M. Perry: Nous l'avons mentionné, et je crois aussi que ça le serait. Je voyage beaucoup par avion, même pour des voyages-échanges de New York à Montréal en une heure.

M. Givens: Est-ce que vous avez l'intention de poursuivre vos démarches pour obtenir des résultats?

M. Perry: Oh oui, maintenant que M. Pratt a établi un nouveau service. Il semble rendre compte, après l'étude faite par le bureau américain d'études sur l'efficacité des entreprises, qu'il y aurait beaucoup à améliorer au service-voyageurs. Je ne crois pas que la nomination se fasse officiellement avant le 1^{er} mai, mais du moment que la nomination sera faite, je puis vous assurer qu'il recevra une lettre de notre Association lui demandant

[Texte]

ways and means of collectively better serving the general public.

Mr. Givens: Is there any particular reason our cars are not radio controlled? Would it not give you more flexibility if they were?

Mr. Perry: We experimented with radio-control vehicles and the experiment was not satisfactory. Possibly we did not buy the right equipment, but we had a lot of failures with tubes and so forth and we discontinued it.

Mr. Givens: You do not figure it would give you more flexibility if you had radio control?

Mr. Perry: I would say if it functioned 100 per cent it would give us more flexibility.

Mr. Givens: Do private cars coming to and departing from the airport interfere in any way with your operations at Toronto International?

Mr. Perry: I cannot quote Toronto International but they do in Montreal owing to the fact that the space allocated to us today is exactly the same as it was in 1961 and we have outgrown that area. We have requested that the Department of Transport review getting us better facilities in order that we may operate our vehicles to better serve the public.

Mr. Givens: In view of the fact you have indicated that you have peak periods which are very difficult to determine beforehand, could not a taxicab stand at Toronto International give you a greater degree of flexibility than you now have as a supplemental effort?

Mr. Perry: I cannot speak for Toronto International but in so far as Montreal is concerned I have dealt with that particular subject in a separate memorandum to this committee. We have made representation to the Department of Transport in writing following the violent occurrence which took place in Montreal where our vehicles were burnt, bombed with Molotov cocktails, and where there was heavy damage to our garage. We took the position that if these independent taxicab operators want to exploit this airport traffic, in order to prove it once and for all, we will go along with the suggestion of the Department and agree to a common stand at the airport. I have made a recommendation that with the approval of the Chairman I deal with later.

[Interprétation]

une entrevue au plus tôt pour discuter par quels moyens nous pourrions tous ensemble mieux servir le public.

M. Givens: Est-ce qu'il y a une raison particulière pour ne pas contrôler vos véhicules par radio. Est-ce que cela ne vous donnerait pas plus de souplesse?

M. Perry: Nous avons fait l'expérience des véhicules contrôlés par radio, mais l'expérience n'a pas été probante. Peut-être n'avions-nous pas acheté le matériel, car nous avons eu des pannes, des lampes ont sauté, etc, et nous l'avons abandonné.

M. Givens: Vous ne croyez pas que la radio vous donnerait plus de jeu.

M. Perry: Je dirais que oui, si son fonctionnement est parfait.

M. Givens: Est-ce que les véhicules particuliers qui arrivent à l'aéroport ou en partent nuisent de quelque façon à votre activité à l'aéroport international de Toronto.

M. Perry: Je ne saurais vous le dire pour Toronto, mais c'est le cas à Montréal, étant donné que l'espace qui nous est alloué aujourd'hui est exactement le même qu'en 1961 et que cet espace est maintenant trop petit. Nous avons demandé au ministère des Transports d'étudier la possibilité de nous donner de meilleures installations afin de pouvoir mieux servir le public.

M. Givens: Vu le fait que vous avez indiqué l'existence de périodes de pointe difficiles à prévoir, est-ce qu'un poste de taxis à l'aéroport international de Toronto ne vous permettrait pas mieux de suffire à la tâche que vous n'y réussissez par votre effort de surcroît?

M. Perry: Je ne saurais vous dire ce qu'il en est pour l'aéroport international de Toronto, mais pour ce qui est de Montréal, j'ai traité de ce sujet-là dans un autre mémoire adressé au Comité. Nous avons formulé des instances par écrit auprès du ministère des Transports, à la suite de la violence qui a éclaté à Montréal, alors que nos véhicules ont été incendiés, bombardés à coups de coquetels Molotov, et qu'il y a eu beaucoup de dégâts au garage. Nous avons décidé, si les taxis indépendants veulent exploiter ce service de transport aux aéroports afin de se donner raison une fois pour toutes, de souscrire à la proposition du ministère visant à établir un poste en commun à l'aéroport. J'ai formulé une recommandation à cet égard dont je vous parlerai plus tard, avec la permission du président.

[Text]

Mr. Rock: Mr. Chairman, would this be Murray Hill or the Association?

The Chairman: No. They are talking about Montreal, Murray Hill.

Mr. Givens: Metro Toronto today is 240 square miles in area, do you think that you might give an up-to-date review on why there cannot be terminals other than the Royal York Hotel one, so that if a person lives in the far reaches of Metro, he does not have to go down to the Royal York to get a bus to go to the airport?

Mr. Perry: I do not desire to deal with that specific question because I am not qualified. I think it is a matter which directly concerns the licenced operators here in Toronto and I think they are the ones to answer a question of that nature.

Mr. Givens: Are the licences going to be here, Mr. Chairman? Do you have Air Terminal listed?

The Chairman: Air Terminal will be here this afternoon.

Mr. Givens: All right. Thank you very much. My other questions are of similar nature.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of clarification, I just wonder whether I understood Mr. Perry correctly when he mentioned the result of a suggestion made to him by the Department. Might I just ask quickly, has the Department of Transport suggested to you in writing or verbally that there should be a common stand in Montreal?

Mr. Perry: Oh, yes.

Mr. Forrestall: Would you tell the Committee when this suggestion was made?

Mr. Rock: He made it to the Department.

Mr. Perry: Oh, no. It originated with the Department of Transport. They are the ones who made the suggestion. Our agreement with the Department of Transport states that we will operate at the airport a stand for motor coaches, limousines, private cars for hire and metered taxicabs. We have never complied with that particular phase of our agreement because it has been impossible for us to acquire meter taxicab licences from the Municipality of Dorval. However, we are willing, and I have so stated, and we would implement it tomorrow and would have done it months ago, but once the Department were

[Interpretation]

M. Rock: Monsieur le président, est-ce que ce sera l'Association ou la Murray Hill ?

Le président: Il s'agit de la Murray Hill, Montréal.

M. Givens: La région métropolitaine de Toronto couvre 240 milles carrés de superficie. Croyez-vous que vous pourriez faire une étude à jour sur la possibilité d'établir d'autres terminus que l'hôtel Royal York? Ainsi, ceux qui demeurent aux extrémités de la banlieue, n'auront pas à descendre jusqu'à l'hôtel Royal York pour prendre l'autobus pour la destination de l'aéroport.

M. Perry: Je n'ai pas l'intention de discuter de ces questions, car je n'ai pas la compétence pour le faire. Je crois que c'est là une question qui intéresse directement le détenteur du permis, ici, à Toronto, et je crois que c'est lui de répondre à des questions de ce genre.

M. Givens: Est-ce que le détenteur du permis comparaitre, monsieur le président? Votre liste mentionne-t-elle Air Terminal?

Le président: Oui, cet après-midi.

M. Givens: Très bien. Merci beaucoup. Mes autres questions sont de même nature.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vous demande, pour éclaircir un point, si j'ai bien compris les propos de M. Perry quand il a exposé la réaction qu'a suscitée sa suggestion au Ministère. Puis-je simplement lui demander si le ministère des Transports lui a demandé d'entendre, par écrit ou oralement, qu'il devrait y avoir un poste en commun à Montréal.

M. Perry: Oh, oui!

M. Forrestall: Pourriez-vous nous dire quand?

M. Rock: Il l'a faite au ministère.

M. Perry: Oh, non. La suggestion provient du ministère des Transports. C'est le ministère qui l'a suggérée. La convention que nous avons passée avec le ministère des Transports nous confie l'exploitation, à l'aéroport, d'un poste pour les autobus, les limousines, les automobiles privées de louage, et les taxis. Nous n'avons jamais pu appliquer cette disposition de notre convention, car il nous a été impossible d'obtenir des permis de taxi-mètres de la municipalité de Dorval. Toutefois, nous sommes consentants, je l'ai dit, nous le ferions dès maintenant, et nous l'avons même fait il y a des mois, mais dès que

[Texte]

appraised of the fact that this Committee was going to make an investigation they requested us to hold everything in abeyance until you gentlemen had submitted your report.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Perry your brief is very challenging, very interesting because to me at least it presents a whole new approach to the concept of ground transportation control. However, because it is such a radical change it poses several questions. You say that there are 62 companies in Canada who furnish passenger services. I suppose you are referring here to what you might call the prime contractor. In other words this does not include independent taxicab companies.

Mr. Perry: No, sir, the prime contractor is licensed by the Department of Transport.

Mr. Thomas (Moncton): Yes. Referring to this first meeting in January, how many of the 62 companies were represented? First of all, how many of these 62 companies are members of your Association?

Mr. Perry: At the present time I believe 23.

Mr. Thomas (Moncton): Twenty-three out of sixty-two.

Mr. Perry: Yes, sir.

Mr. Thomas (Moncton): How many of the members were represented at this meeting?

Mr. Perry: Every one of them.

Mr. Thomas (Moncton): Twenty-three were presented. In your opening paragraph you say, "in the opinion of the majority of the membership" and that would seem to indicate though you only have 23 members and they were all present at this meeting evidently they did not all agree on this type of approach; you say, "the majority". With such radical proposal, radical innovation, do you feel that your Association really represents the thoughts of these 62 carriers across the country?

Mr. Perry: Yes, it certainly does. What you have quoted there is correct, but it is not in actual fact what took place. Everyone who attended the meeting supported the views of the Association and subsequent to preparing the brief every one of these members was furnished a copy of this brief and asked to submit any suggestions or recommendations they felt should be included. So everyone had

[Interprétation]

le ministère a su que le Comité allait faire une enquête, il nous a demandé de tout suspendre jusqu'à ce que vous ayez présenté votre rapport.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Perry, votre mémoire est des plus intéressant et constitue un véritable défi, car, pour moi, il présente une toute nouvelle conception du contrôle du transport au sol. Cependant, comme il propose des changements si radicaux, il soulève plusieurs questions. Vous dites qu'il y a 62 compagnies au Canada qui assurent de tels services. J'imagine qu'ici, vous voulez parler de ce qu'on pourrait appeler le principal entrepreneur. Ça ne comprend pas les sociétés indépendantes de taxis.

M. Perry: Non, le premier entrepreneur détenant un permis du ministère des Transports.

M. Thomas (Moncton): Oui. Vous avez aussi parlé de cette première réunion au mois de janvier. Combien de ces 62 compagnies étaient représentées. Tout d'abord, sur ces 62 compagnies, combien sont membres de votre Association?

M. Perry: 23, en ce moment, je crois.

M. Thomas (Moncton): 23 sur 62.

M. Perry: Oui.

M. Thomas (Moncton): Combien de ces 23 membres étaient représentés à cette réunion?

M. Perry: Tous.

M. Thomas (Moncton): Les 23 y étaient représentés?

Vous dites, dans votre alinéa d'introduction, «de l'avis de la majorité des membres»; cela semble indiquer que, même si vous ne comptez que 23 membres et qu'ils assistaient tous à cette réunion, ils n'étaient pas tous d'accord sur ce genre d'attitude parce que vous parlez de la «majorité». Comme il s'agit d'une proposition aussi radicale, d'une innovation radicale, croyez-vous que votre Association représente la pensée de ces 62 transporteurs au Canada?

M. Perry: Oui, certainement. Ce que vous avez cité est juste, mais ce n'est pas ce qui s'est produit effectivement. Tous ceux qui étaient là, à cette réunion, ont appuyé le point de vue de l'Association, et après qu'on eut préparé ce mémoire, chacun des membres en a reçu copie, avec prière de faire toute suggestion ou recommandation qui, d'après lui, devrait y être ajoutée. Tous ont donc eu l'occa-

[Text]

an opportunity following the general meeting to correct what has been stated herein.

Mr. Thomas (Moncton): Have the other 39 carriers, or whatever it is, been approached and invited to join your Association? Have they been informed of what you are proposing?

Mr. Perry: They were informed of the purpose of this Association; advised of the initial meeting in Ottawa; some could attend; some could not, and some did not even reply, from the very, very small centres. We thought the initial representation was very gratifying, because it is quite obvious an association that has been in existence for five, ten or twenty years has a lot more members than it had at its initial meeting.

Mr. Thomas (Moncton): This is very true, Mr. Perry, I am just trying to arrive at a conclusion. If this proposal should go through, I think you would agree that it would require some sort of support right across the country. Will these people who are not members be sent a copy of your brief so they will know what you are proposing?

Mr. Perry: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): What type of licences—I know there are varied licences because there are so many regulatory authorities—do these carriers hold now? For example, in your case it is not a public carrier licence?

Mr. Perry: We hold licences from the provincial government regulatory authority.

Mr. Thomas (Moncton): Do you know about the general practice of the other members?

Mr. Perry: I believe this practice prevails in all of the ten provinces applying both to passenger service and to trucking, any users of the highway common carrier service.

Mr. Thomas (Moncton): What you are suggesting here is that you would be issued with the same type of licence as any other public carrier. For intra-provincial hauling you would need only a provincial licence, but for example if you wanted interprovincial transport—if you had to carry a passenger from Dorval to Malton for some reason—then this would have to come probably under the new section of the proposed National Transportation Act.

Mr. Perry: That would come under Section 3 as and when it is promulgated.

[Interpretation]

sion, après l'assemblée générale de rectifier qui avait été déclaré dans le mémoire.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que les autres 39 transporteurs ont été invités à se joindre votre Association? Est-ce qu'ils sont au courant de ce que vous proposez?

M. Perry: On leur a fait connaître le but de l'Association. On leur en a fait part de la première réunion qui a eu lieu à Ottawa. Certains ont pu s'y rendre, d'autres, pas. Certains n'ont même pas répondu, ceux qui venaient de très petits centres. Nous étions d'avis qu'un tel nombre de représentation à la première réunion était des plus encourageants, par qu'une association qui existe depuis cinq, dix ou vingt ans a beaucoup plus de membres qu'elle n'en avait au cours de sa première réunion.

M. Thomas (Moncton): C'est tout à fait juste, monsieur Perry. J'essaie tout simplement de tirer une conclusion. Si cette proposition devait être adoptée, il faudrait alors appuyer à travers le pays. Est-ce que vous feriez parvenir une copie de votre mémoire à ceux qui ne sont pas membres, afin qu'ils sachent quoi s'en tenir?

M. Perry: Oui.

M. Thomas (Moncton): Je sais qu'il y a différents genres de permis parce qu'il y a tant d'autorités compétentes, mais quel genre de permis détiennent maintenant ces transporteurs? Dans votre cas, par exemple, il s'agit pas d'un permis de voiturier public?

M. Perry: Nous sommes détenteurs de permis du gouvernement provincial.

M. Thomas (Moncton): Savez-vous quelle est la pratique, en général, des autres membres?

M. Perry: Je pense que la pratique prévaut dans les dix provinces, pour ce qui est du service voyageurs et du camionnage, tout usage du service routier de voituriers publics.

M. Thomas (Moncton): Ce que vous dites c'est que vous auriez le même genre de permis que tout autre transporteur public. Pour le transport dans une province, il faut qu'un permis provincial, mais pour le transport entre les provinces—si, pour quelque raison, vous deviez transporter un passager de Dorval à Malton—alors, cela relèverait sans doute de la nouvelle disposition de la loi nationale sur les transports à l'état de projet.

M. Perry: L'article 3, quand il sera promulgué.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Have you had some discussions with provincial authorities on whether they are agreeable to this type of proposal? Would they license your taxis as public carriers the same as they would a bus?

Mr. Perry: We have not discussed this problem with the provincial authorities. In other words we have held these licences for the best part of 30 years, and they have continued from year to year to year; we have never had a cancellation of one of our permits.

Mr. Thomas (Moncton): No, I realize that, but what you are asking now would be a different type of licence, would it not? It would be similar to a public carrier, to a bus?

Mr. Perry: No. Similar except that in coming under the Department of Transport when you are dealing with a matter of a concession we think it should come under a regulatory authority that is a licensing authority. That is how we feel. Not that there is any political pressure brought on the Department of Transport, but we felt that it was timely that such a suggestion be considered. I have read and heard that it is possible that the government might set up a Crown corporation in which case the licence would emanate from that Crown corporation, as long as we held a licence from the provincial regulatory authorities.

Mr. Thomas (Moncton): I gather from an answer you gave to a previous questioner that you are not asking for an exclusive carrier licence; that is, are you suggesting that possibly the provincial authorities might license two carriers or you are suggesting there be a prime contractor?

Mr. Perry: Absolutely exclusive.

Mr. Thomas (Moncton): But you would still agree to permit taxicabs to operate?

Mr. Perry: So far as our own company is concerned as we do not furnish metered taxicabs and are unable to procure the licences for that type of vehicle, we will not stand in the way of a contemplated service that is assumed to be in the public interests. So far as our company is concerned, we have no objection to the establishment of that common stand on the airport.

Mr. Thomas (Moncton): Even though you are representing Murray Hill primarily—this is my last question, Mr. Chairman—you are also here in a dual capacity speaking for the

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous avez eu des entretiens avec les autorités provinciales pour savoir si elles acceptent ce genre de proposition? On accordera des permis à vos taxis en tant que transporteurs publics, tout comme on fait pour les autobus.

M. Perry: Nous n'avons pas parlé de ce problème avec les autorités provinciales. Autrement dit, nous détenons ces permis depuis près de 30 ans et on les a toujours maintenus d'année en année; nous n'avons jamais vu un permis annulé.

M. Thomas (Moncton): Non, je sais, mais ce que vous demandez maintenant, ce serait plutôt un tout autre genre de permis, n'est-ce pas? Il serait plutôt analogue à celui d'un transporteur public ou d'un autobus.

M. Perry: Analogue, sauf que, plutôt que de relever du ministère des Transports, comme il s'agit d'une concession, nous croyons que cela devrait plutôt relever d'une régie qui émettrait des permis. Non pas qu'il y ait des pressions politiques exercées auprès du ministère des Transports, mais nous étions d'avis qu'il serait bon de faire une telle proposition. J'ai lu et entendu qu'il est possible que le gouvernement constitue une société de la Couronne. Alors, les permis seraient émis par cette société de la Couronne, pourvu que nous détenions un permis des autorités provinciales responsables.

M. Thomas (Moncton): Vous avez répondu plus tôt à une autre question que vous ne demandiez pas un permis de transporteur exclusif. Entendez-vous par là que les autorités provinciales pourraient émettre des permis à deux transporteurs ou qu'il pourrait y avoir un entrepreneur principal?

M. Perry: Exclusif absolument.

M. Thomas (Moncton): Mais vous seriez toujours d'accord pour qu'on autorise les taxis à faire le service.

M. Perry: Pour ce qui est de ma propre compagnie, comme nous ne fournissons pas de taxis à taximètre et ne sommes pas en mesure d'obtenir des permis pour ce genre de véhicules, nous ne nous opposerons pas à un service jugé être dans l'intérêt du public. Donc, pour ce qui est de notre compagnie, nous ne nous opposerons pas à ce qu'on établisse un poste en commun à l'aéroport.

M. Thomas (Moncton): Mme si vous représentez essentiellement Murray Hill—c'est ma dernière question, monsieur le président—vous parlez aussi au nom de l'Association. Les

[Text]

Association. What about other members of your Association who may have a metered franchise, are they requesting that this be an exclusive service?

Mr. Perry: I cannot express an opinion for the membership on that particular question.

Mr. Thomas (Moncton): This is very vital, is it not, because the Association is asking for this so we should know what they want.

Mr. Perry: I think our brief states "exclusively", that they be the designated carrier exclusively.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, to all airports, but what does exclusively mean? Does this mean for metered cabs, too, in a place, for example, like Toronto.

Mr. Perry: Only when it can be proven I would say that the present carrier in a certain locality should have metered taxicabs, such as ourselves. We will either furnish the metered taxicabs or we will not stand in the way of a metered taxicab service being available to the public.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you Mr. Perry.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, most of my questions have been answered. However, I wanted to ask Mr. Perry about his earlier statement. In his brief he says that the Association would wish some additional assurances that they could continue to operate, in perpetuity I suppose. Do you really think there is something wrong with the system of calling for a new tender at the end of a ten-year period. For instance, if your contracts are ten-year contracts, do you think under the free enterprise system that it is unfair for the government to call for new tenders? Do you think it is unfair?

Mr. Perry: I do, sir, if you classify our industry as a public utility the same as you have treated Bell Canada, the pipe lines, the airlines, and other common carriers, none of which have a terminating date to their operating permits or licences. Our own Department of Transport or its affiliate, the Air Transport Committee, granted initially a licence to Canadian Pacific Airlines to conduct one flight a day between Montreal and Vancouver.

Mr. Skoreyko: I am aware of that.

[Interpretation]

autres membres de votre Association, qui ont peut-être une concession de taximètres, demandent-ils que ce soit un service exclusif?

Mr. Perry: Je ne saurais parler au nom des membres sur cette question.

Mr. Thomas (Moncton): C'est une question cruciale, n'est-ce pas? Comme l'Association demande cela, nous devrions savoir ce que les membres désirent.

Mr. Perry: Je pense que, dans notre mémoire, on dit «exclusivement», qu'ils soient désignés transporteurs exclusifs.

Mr. Thomas (Moncton): Oui, à tous les aéroports. Mais qu'est-ce que «exclusivité» signifie? Pour les taxis à taximètre aussi, disons dans un endroit comme Toronto?

Mr. Perry: Seulement lorsqu'on peut prouver que le transporteur actuel, dans une localité donnée, devrait avoir des taxis à taximètre, comme nous, nous fournirons les taximètres ou alors, nous ne nous opposerons pas à ce que le service de taxi à taximètre soit à la disposition du public.

Mr. Thomas (Moncton): Merci beaucoup, monsieur Perry.

Le président: Monsieur Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Monsieur le président, on a répondu déjà à la plupart de mes questions. Seulement, je voulais poser une question à M. Perry au sujet de sa première déclaration. Dans son mémoire, il dit que l'Association désirerait avoir plus d'assurance qu'elle pourra poursuivre son exploitation en permanence. Croyez-vous qu'il y a quelque chose qui ne va pas avec le système d'appel d'offres, à la fin d'une période de dix ans. Par exemple, si votre contrat est un contrat de dix ans, croyez-vous qu'en vertu du système de la libre entreprise, il serait injuste que le gouvernement refasse un appel d'offres? Croyez-vous que ce serait injuste?

Mr. Perry: Oui, si vous considérez notre industrie comme un service d'utilité publique, tout comme vous l'avez fait dans le cas de la Bell Canada, les pipelines et autres transporteurs publics, et même des lignes aériennes, dont aucune n'a une date d'expiration de son contrat d'exploitation. Notre propre ministère des Transports ou sa filiale, le comité des transports aériens, a accordé tout d'abord un permis à la Canadian Pacific Airlines pour assurer un vol par jour entre Montréal et Vancouver.

Mr. Skoreyko: Je suis au courant.

[Texte]

Mr. Perry: That was not predicated on any experimental period of six months or ten years. It was a licence granted to furnish a common carrier service by air.

Mr. Skoreyko: But there are, Mr. Perry, other public utilities that could provide that kind of service, who may want an opportunity to bid on these contracts. Once you have received a contract in perpetuity it just simply means that the other competitor you may have in the City of Montreal, or anybody else who may wish to participate in this kind of thing, would have to go to some other city. I think we were talking about the free enterprise system; and I think that there should be an opportunity for all Canadians to participate.

Mr. Perry: Our provincial regulatory authorities have not taken that viewpoint; if you will review the licence of your highway passenger common carriers in Canada—due to the population in this country being approximately 22 million, we are sparsely populated—they have only designated one carrier between two terminal points. In the United States you have in some instances two carriers but a larger population. But until the carrier, the designated authority to provide those services, fails to provide the service either through financial or mismanagement they will not cancel that permit, so long as he can prove beyond a question of a doubt, having regard for the revenue that he is obtaining, the expenses involved and the traffic potential, that is all the service he can furnish. They have so far abided by that viewpoint and have not cancelled in my opinion, and I have been in this industry since 1922. I have no knowledge of any carrier—if there is anyone who has any idea that this is a lucrative business, our company is for sale; if he wants to get into the Montreal Airport business, he has access to this property.

Mr. Forrestall: That is not what you told us in Montreal. There is no way in the world that you would sell it.

Mr. Perry: Well the President has changed his mind since that occasion.

Mr. Skoreyko: Mr. Perry, are you aware, or could you tell this Committee when Murray Hill of Montreal or indeed the airlines' carrier in Toronto, signed the first contract with the government? How many years ago?

Mr. Perry: I think in Montreal it goes back sometime in early 1940.

[Interprétation]

M. Perry: Ce n'est pas pour une période expérimentale de six mois ou dix ans; ce fut un permis accordé pour assurer un service public de transport aérien.

M. Skoreyko: Mais, monsieur Perry, il y a d'autres services d'utilité publique qui pourraient aussi assurer ce genre de service et qui aimeraient peut-être avoir l'occasion de faire une soumission. Une fois que vous avez reçu un contrat à perpétuité, cela signifie simplement que l'autre concurrent qui peut se présenter dans la ville de Montréal ou quiconque désire participer à ce genre de choses, devra se rendre dans une autre ville. Je pense qu'on parle de la libre entreprise et alors, tous les Canadiens devraient avoir l'occasion d'y participer.

M. Perry: Les autorités législatives de la province ne sont pas de cet avis, car si vous étudiez le permis de vos transporteurs routiers publics pour voyageurs au Canada—comme la population du pays n'est que de 22 millions, nous sommes clairsemés—elles ont désigné un seul transporteur entre deux terminus. Aux États-Unis, dans certains cas, vous avez deux transporteurs, mais une population beaucoup plus grande. Mais jusqu'à ce que le transporteur désigné pour assurer ces services manque à la tâche par suite d'une mauvaise administration ou de difficultés financières, on n'annulera pas le permis tant qu'il pourra prouver, sans l'ombre d'un doute, compte tenu de ses recettes, de ses dépenses et du trafic éventuel, que c'est là tout le service qu'il puisse assurer. Jusque là, elles s'en sont tenues à ce point de vue et n'ont jamais, je crois, annulé de permis, et je fais partie de cette industrie depuis 1922. Aucun transporteur, que je sache—si quelqu'un croit que ce soit une entreprise lucrative, notre compagnie est à vendre, et s'il veut assurer un service à l'aéroport de Montréal, il a accès à notre propriété.

M. Forrestall: Ce n'est pas ce que vous nous avez dit à Montréal. Vous ne la vendrez pas pour rien au monde.

M. Perry: Le président a changé d'avis depuis lors.

M. Skoreyko: Monsieur Perry, savez-vous ou pourriez-vous dire au comité quand la Murray Hill de Montréal où le transporteur des lignes aériennes à Toronto, a signé son premier contrat avec le gouvernement? Combien y a-t-il d'années?

M. Perry: Je pense qu'à Montréal, cela remonte au début des années 1940.

[Text]

Mr. Skoreyko: And in Toronto?

Mr. Perry: I have no idea, sir.

Mr. Skoreyko: Mr. Perry, you mentioned in your earlier remarks that there was a problem of determining the number of passengers that would require the various facilities, and the number of various facilities on arrival at airports. Has your Association attempted to negotiate with Air Canada and other airlines indeed, to see if it was not possible for them to give you at least a reasonably accurate figure of the number of passengers on the aircraft, and indeed if they wanted to, I suppose, they could give you the passenger-desired mode of travel on arrival? Have you ever tried to negotiate?

Mr. Perry: We have tried. We know they will tell us that this flight is coming in, if it is on time and they are carrying 100 people, 125 or 50. But that is no indication how many of those people are going to require our service, and that is what we want. We know that everybody here today is going to have lunch, but where they are going to eat is another question.

Mr. Skoreyko: Yes. Mr. Perry, I only ask you this because in Edmonton, as an example, Air Canada tickets a passenger and asks if he requires certain ground transportation; when you say, yes, they would like you to indicate whether it is taxi, or bus, or whatever it is. I am just wondering if this could not be pursued to the point where you would get that kind of response from Air Canada on a national basis.

Mr. Perry: We have reviewed that particular phase but it would not be as accurate as having the aircraft personnel, on the last leg of the journey to Montreal from Vancouver, between here and Montreal, when she asks me if I want a cocktail she could just as well ask me if I require transportation. The dispatcher is constantly in touch by private radio with his own headquarters and tells us they want seven special cars and there are ten bus passengers. That would avoid all the paper work. The simplest form, in my opinion, would just be a casual check by the aircraft staff.

Mr. Skoreyko: Mr. Perry, the brief by the Airport Ground Transportation Association of Canada is quite a departure from the position that was taken at our first meeting in Mont-

[Interpretation]

M. Skoreyko: Et à Toronto?

M. Perry: Je n'en sais rien.

M. Skoreyko: Monsieur Perry, vous avez dit au début de vos observations, qu'il y avait un problème qui se présentait lorsqu'il s'agissait de déterminer le nombre de passagers qu'auraient besoin des différents services, et le nombre des différents services, à leur arrivée à l'aéroport. Est-ce que votre Association a essayé de négocier avec Air Canada et d'autres lignes aériennes afin de savoir s'il ne serait pas possible que ces lignes aériennes vous donnent au moins un chiffre assez précis du nombre de passagers qui se trouvent à bord de l'avion, et même, s'ils le désirent, ils pourraient vous indiquer le moyen de transport que les voyageurs désirent à leur arrivée. Avez-vous déjà essayé d'engager des pourparlers dans ce sens?

M. Perry: Nous avons essayé. Nous savons qu'ils nous diront que ce vol est à l'heure et qu'il transporte 100, 125 ou 50 passagers, mais cela ne nous dirait pas du tout combien de ces personnes auront besoin de nos services, et c'est ce que nous désirons savoir. Nous savons que tout le monde ici mangera à midi, mais où vont-ils manger, c'est une autre histoire.

M. Skoreyko: Oui, je sais, monsieur Perry. Je vous pose la question simplement parce qu'à Edmonton, par exemple, quand Air Canada vend un billet à un voyageur, il lui demande s'il aura besoin de transport au sol, et si vous répondez oui, ils veulent que vous indiquiez si ce sera un taxi, un autobus ou quoi encore. Je me demande tout simplement si vous ne pourriez pas obtenir d'Air Canada qu'il étende cette coutume à la grandeur du pays.

M. Perry: Nous avons étudié cette possibilité, mais ce ne serait pas aussi précis que si les hôtesse, à la dernière étape du voyage de Vancouver à Montréal, soit entre ici et Montréal, lorsqu'elle me demande si je désire un cocktail, elle pourrait fort bien me demander aussi si j'ai besoin de transport au sol. L'expéditeur demeure en contact, par radio privée, avec sa propre centrale et nous dit qu'il faudra sept voitures spéciales et qu'il y aura dix passagers pour l'autobus. Cela éviterait toute la paperasserie. La façon la plus simple, à mon avis, serait une vérification officieuse des hôtesse.

M. Skoreyko: Monsieur Perry, le mémoire de l'Association canadienne des transport terrestres aux aéroports s'écarte passablement de la ligne de conduite proposée lors de notre

[Texte]

real, that is, with a view to metered taxi participation at airports. At this meeting that was called on January 15 and 16, which consisted of a number of the members of your Association, is it the generally held view of your associate members that taxi drivers, metered taxis, independent metered taxi people across the country should be allowed to participate in the airport services? Is this the general view of the entire membership?

Mr. Perry: The general view is that there is no necessity for the present carrier services to be augmented by another carrier.

Mr. Skoreyko: If that is the general view, then, Mr. Perry, are you being overly generous when you say that you have agreed to accept the recommendations of the Department of Transport to allow taxis to participate in Montreal?

Mr. Perry: We, in Montreal, are an exception to the rule on account of the damages that we have incurred and the animosity. We said O.K., if that is what the public wants, but we have never had any representation. I do not think this Committee at the hearings in Montreal had any representation from a bona fide citizen who asked for metered taxi cabs.

Mr. Skoreyko: And the problem arises...

Mr. Perry: They are exceptions of course.

Mr. Skoreyko: Yes. The problem that arises in my mind, Mr. Perry, and this is my final question, Mr. Chairman, is that there was a situation that was undesirable in Montreal. I suggest that some remedies have to be recommended by this Committee because indeed there are other situations not quite as—somebody used the word “volatile” yesterday, is very true—but similar situations could happen anywhere else in Canada and it is our job, I think, to find a solution. I am wondering if it would not be wise for your executive to recommend to the Association that the view that had been adopted by Murray Hill in Montreal might be well considered by the entire Association. You do not feel that is necessary.

Mr. Perry: No, but I do feel that if this committee, rather than go holus-bolus into a vast change in the present arrangements,

[Interprétation]

première rencontre à Montréal, eu égard à la participation des taxis à taximètres aux aéroports. Au cours de cette réunion tenue les 15 et 16 janvier, qui comprenait un certain nombre de membres de votre Association, est-ce qu'on est d'avis dans l'ensemble, parmi les membres de votre Association, que les chauffeurs de taxi à taximètres indépendants à travers le pays devraient être autorisés à assurer une part du service à l'aéroport? Est-ce là le point de vue général de l'ensemble de vos membres?

M. Perry: Le point de vue de l'ensemble est que nous n'avons pas vraiment la nécessité, en ce moment, d'ajouter aux services de transport actuels celui d'un autre transporteur.

M. Skoreyko: Alors, si cela est le point de vue d'ensemble, monsieur Perry, je pense que vous êtes beaucoup trop généreux quand vous avez dit que vous avez convenu d'accepter les recommandations faites par le ministère des Transports, d'autoriser les taxis à participer au service à Montréal.

M. Perry: Oui, Montréal est une exception à la règle, vu les dommages que nous avons subis et l'animosité qui a régné. Nous avons accepté l'idée, si c'est là ce que veut le public, mais nous n'avons jamais reçu d'instances à ce sujet. Je ne crois pas qu'au cours des audiences de Montréal, le comité ait reçu des instances d'un citoyen qui désirait avoir un service de taxi à taximètre.

M. Skoreyko: Le problème qui se présente...

M. Perry: Il y a des exceptions à la règle comme toujours.

M. Skoreyko: Oui. Le problème qui se présente à mon avis, monsieur Perry, et c'est ma dernière question, monsieur le président, c'est que nous avons assisté à une situation qui était peu souhaitable à Montréal. Alors, j'ajouterais que le comité doit recommander certains remèdes parce qu'il y a d'autres situations qu'on a qualifiées hier de «volatiles»—ce qui est très juste. Il y a des situations analogues qui pourraient se produire n'importe où ailleurs au Canada. Je pense qu'il nous incombe de trouver une solution. Je me demande alors s'il ne serait pas sage que votre exécutif recommande à l'Association que le point de vue adopté par la Murray Hill de Montréal puisse être étudié sérieusement par l'ensemble de l'Association. Vous ne croyez pas que ce soit nécessaire.

M. Perry: Non, mais je suis d'avis que si le Comité, au lieu de modifier de façon radicale les dispositions actuelles, recommandait au

[Text]

recommended to the Department of Transport, make Montreal the trial balloon, let us try this thing out there, let us have an experiment with this metered taxi-cab situation...

Mr. Skoreyko: Yes, but see, Mr. Perry, when you have been associated with governments and I am sure you have for a number of years, the most widely abused word, I think, or misunderstood word, is "precedence". What I am afraid of is that if you accept the principle that taxis must participate in Montreal then, I think, you have to do it pretty well right across the country. Because there is just no way that these other taxi drivers in other points are going to sit still.

Mr. Perry: We do not accept that principle. We have gone along for 30 years without them, and I do not know how many letters the Ministers have received in those 30 years.

Mr. Skoreyko: Yes, but it has been a festering hotbed of dissent.

Mr. Perry: A hotbed of dissent caused by a bunch of individual radicals who believe that there is a very lucrative market here and we want to get in on it.

Mr. Skoreyko: I am not sure that you can really call a poor fellow who wants to make a dollar a radical. He is trying to feed his family. I think, Mr. Perry, the reason they asked us to intervene was to see if there was not some way of reaching an agreement whereby they could participate as a complementary service to the existing services.

Mr. Perry: I think if Air Canada and the other air lines are sincere in extending co-operation, bringing this industry up to date having regard for public convenience and necessity, that on the question of putting on another 10, 20, 30 cars, 10 buses, a million dollars worth of equipment, we would be glad to spend it. We are in this business to spend it and we will provide the service. We will furnish the service as long as we receive a satisfactory return on our investment and on our effort. There is no need to augment the services that are presently there. If there are some shortcomings and the odd man or two that comes in at 2, 3 or 4 o'clock in the morning on delayed flights has to wait, it is only because the carrier had no advance knowledge there were any passengers on that aircraft. It is just like the case I quoted where an aircraft came into Montreal from London with one passenger on board.

[Interpretation]

ministère des Transports d'en faire l'essai à Montréal, et de faire l'expérience des taximètres...

M. Skoreyko: Oui, mais, monsieur Perry, quand vous avez été reliés avec les gouvernements, et je suis sûr que vous l'êtes depuis longtemps, le mot «précédent» est source, à mon avis, des plus grands abus et des plus grands malentendus. Ce que je crains, c'est que si vous acceptez le principe que les taxis devraient participer à ces services à Montréal, je pense qu'il faudrait le faire aussi à travers le pays, parce que les autres chauffeurs de taxis dans les autres régions du pays ne manqueront pas de réagir.

M. Perry: Nous n'acceptons pas ce principe. Nous nous en sommes passés depuis 30 ans et je ne sais combien de lettres les ministres ont reçues pendant ces 30 ans.

M. Skoreyko: Peut-être, mais cela a été un foyer dangereux de discorde.

M. Perry: Un foyer de discorde alimenté par un groupe de radicaux qui s'imaginent qu'il y a ici un marché très lucratif dont nous voulons une part.

M. Skoreyko: Je ne suis pas tout à fait sûr qu'on puisse qualifier de radical un pauvre diable qui veut gagner un peu d'argent pour faire vivre sa famille. Monsieur Perry, lorsqu'ils nous ont demandé d'intervenir, c'était pour voir, je pense, s'il y avait possibilité d'en arriver à une entente selon laquelle ils pourraient assurer un service complémentaire aux services actuels.

M. Perry: Si la société Air Canada et les autres lignes aériennes sont franches en assumant leur collaboration, nous serions disposés à moderniser cette industrie en tenant compte des besoins et du confort du public, à mettre en service dix, vingt, trente voitures, dix cars ce qui représente un équipement d'une valeur de un million de dollars que nous dépensons volontiers. Nous sommes engagés dans cette entreprise pour dépenser cet argent et assurer ce service. Nous allons l'assurer aussi longtemps que nos investissements et nos efforts rapporteront des profits satisfaisants. Il n'est pas nécessaire d'accroître les services actuels. Si nous éprouvons des difficultés là où un ou deux hommes arrivent à 2, 3 ou 4 heures du matin parce que l'avion est en retard et qu'ils doivent attendre, c'est tout simplement parce qu'on n'a pas prévenu le transporteur qu'il y avait des passagers à bord de cet avion. C'est un cas semblable à celui que j'ai déjà cité: l'avion qui est arrivé

[Texte]

Mr. Skoreyko: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like to come back to the matter of exclusiveness in one small area of questioning, Mr. Perry.

You talk about a perpetual agreement and you have indicated to me that to the best of your knowledge the member companies in your national association are pretty much privately owned. Speaking on behalf of your company—and perhaps it would be unfair if I asked you to speak on behalf of the others—would you accept the principle of a limited amount of individual ownership in a company of this nature in the light of your request for a perpetual licence? My theory is that somebody could come in—you have indicated to us that your company might be prepared to sell and perhaps the others would, perhaps Air Terminal Transport Ltd. in Toronto would and perhaps the service in Halifax might be prepared to sell—and with a little bit of skillful manoeuvring could wind up with exclusive and perpetual control of ground transportation in Canada. I am a bit worried about Mafia money. We have reports from the Attorney General of the United States about a takeover of the air freight industry at one of the major airports, and I do not think there was any doubt about which one he was talking about. I am a bit afraid of this and, speaking very personally, I would be a little weary of giving an exclusive and perpetual right to do anything if the final ownership of it was in the control of the gods.

Mr. Perry: I do not think you should be concerned over the transfer of control of a privately-operated company because before we could transfer or sell our business, with the rights that we enjoy in the province, that transfer must be approved by the regulatory authorities. I believe the same clause appears in our present agreement with the Department of Transport, that we cannot just sell this company for, you might say, an exorbitant amount of money to a group that was not competent or of such a stature that would guarantee to the Department, in acquiescing to this transfer, that they could be assured of the continuity of the service which was given by the previous owner.

[Interprétation]

Montréal venant de Londres, avec un seul passager.

M. Skoreyko: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais simplement revenir à l'aspect de l'exclusivité dans un domaine assez restreint, monsieur Perry.

Vous parlez d'entente à perpétuité. Vous m'avez indiqué qu'autant que vous le sachiez les compagnies membres de votre association nationale appartiennent à peu près toutes à des particuliers. Parlant au nom de votre propre compagnie,—il serait peut-être injuste de vous demander de parler au nom des autres compagnies,—accepteriez-vous le principe d'un nombre limité de compagnies appartenant à des particuliers dans une compagnie de ce genre, compte tenu de la demande que vous formulez pour obtenir un permis à perpétuité?

A mon avis, quelqu'un pourrait arriver et dire: vous nous avez indiqué que votre compagnie serait peut-être prête à vendre et peut-être que les autres seraient aussi disposées à faire la même chose, notamment Air Terminal Transport Ltd., à Toronto et la compagnie de Halifax. Quelqu'un pourrait venir, disons, et en manœuvrant habilement, réussir à obtenir le contrôle exclusif et perpétuel du transport terrestre au Canada. Je crains un peu l'argent de la mafia. Nous avons des rapports du procureur général des États-Unis concernant la prise de possession de l'industrie du transport aérien des marchandises dans un des principaux aéroports et il n'y avait aucun doute, je pense, quant à l'entreprise dont il était question. Je crains un peu ce genre de choses et je me méfierais de toute demande visant à obtenir un droit exclusif et perpétuel de faire quoi que ce soit si, en définitive, cette industrie devait passer sous le contrôle des dieux, disons.

M. Perry: A mon avis, vous n'avez pas à vous inquiéter du transfert du contrôle d'une société privée, pour la simple raison que, avant de pouvoir faire le transfert de notre entreprise ou la vendre, avec les droits dont nous jouissons dans la province, ce transfert doit être approuvé par les autorités investies d'un pouvoir de réglementation. Dans notre accord conclu avec le ministère des Transports figure cette disposition, je crois, selon laquelle nous ne pouvons vendre cette compagnie, tout simplement, disons, pour une somme exorbitante à un groupe dont la compétence et l'importance ne satisfait pas aux exigences du ministère; car dans le cas où celui-ci accepterait ce transfert, il voudrait

[Text]

Mr. Forrestall: I am sure nobody felt that could happen in the air freight industry at one of the major American terminals, but it did happen.

Mr. Perry: I read about it yesterday in the *New York Times*.

Mr. Forrestall: The Mafia has some pretty subtle ways of putting their funds to work in legal outlets.

Mr. Perry: Yes, they have, that is true.

Mr. Forrestall: I am not concerned about an individual transfer, Mr. Perry, or am I concerned about existing contracts and existing arrangements. However, what you are proposing is something brand new which would necessitate standard contracts which might or might not contain clauses restricting sale or requiring satisfaction before approval was given. Your observation is a good one and I accept it.

Mr. Perry: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you. I do not know whether any of these questions have been answered, Mr. Chairman, because I regret I was out of the room for a while.

Am I correct, Mr. Perry, that neither your firm nor any of your affiliates or any members of the association which you represent provide any ground transportation for the Toronto International Airport?

Mr. Perry: One of our members in Toronto provides the services locally to the Toronto International Airport.

Mr. Deakon: Does this member also provide services in Dorval?

Mr. Perry: Oh, no. It is strictly in this one area.

Mr. Deakon: I see. How many different depots, if I can call them that, do you have where your cabs, limousines or buses pick up passengers to take them to the Dorval airport?

Mr. Perry: At seven hotels. It so happens that there are seven hotels located around the Dominion Square area of Montreal and we pick up and drop bus passengers at those hotels every fifteen minutes.

[Interpretation]

être certain que le nouveau propriétaire assurera la permanence du service fourni par le propriétaire précédent.

M. Forrestall: Je suis sûr que personne ne croyait que cela pouvait se produire dans le cas de l'industrie du transport aérien des marchandises à l'un des terminus importants aux États-Unis, mais cela est arrivé.

M. Perry: J'ai lu cela hier dans le *Times* de New York.

M. Forrestall: La mafia prend des moyens fort subtiles pour investir leurs capitaux dans des entreprises licites.

M. Perry: C'est exact.

M. Forrestall: Je ne me préoccupe pas d'un transfert individuel, monsieur Perry, ou encore des contrats existants et des arrangements en vigueur. Toutefois, ce que vous proposez est quelque chose de tout à fait nouveau et qui exigerait des contrats normaux pouvant ou non renfermer des dispositions portant des restrictions sur la vente ou exigeant satisfaction avant que l'approbation ne soit accordée. Cette observation est valable et je l'accepte.

M. Perry: Je vous remercie, monsieur.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Je vous remercie, monsieur le président. Je ne sais si on a répondu à l'une de ces questions, parce que j'ai dû quitter la salle pendant quelque temps et je vous prie de m'excuser.

Monsieur Perry, ai-je raison de dire que ni votre compagnie, ni aucune de vos filiales ou autre membre de l'association que vous représentez assurent le transport terrestre pour l'aéroport international de Toronto?

M. Perry: Un de nos membres à Toronto assure les services localement à l'aéroport international de Toronto.

M. Deakon: Ce membre assure-t-il aussi le service à Dorval?

M. Perry: Non, simplement ici.

M. Deakon: Je vois. Combien de dépôts, si je peux les désigner ainsi, avez-vous où les cars, les limousines, les taxis prennent les passagers pour les conduire à l'aéroport de Dorval?

M. Perry: A sept hôtels. Il se trouve que ces sept hôtels sont situés autour du Carré Dominion à Montréal. Nous prenons ou déposons les passagers à ces hôtels à tous les quarts d'heure.

Texte]

Mr. Deakon: Are these hotels concentrated in one section of the city or are they in different parts of the city?

Mr. Perry: No, they just happen to be concentrated.

Mr. Deakon: Oh, I see.

Mr. Perry: We have had requests from other hotels in the outlying districts but we could not call at them because it would take so much time and it would discommode the majority of the people, who originate in the area that we are now serving.

Mr. Deakon: In other words, anyone who lived in the outlying areas of Montreal who wanted to take advantage of your service would be required to take a cab to one of these depots and pick up your service at the depot?

Mr. Perry: Correct, sir, if he wants to go out at the bus rate.

Mr. Deakon: Has your firm or any member of your association made a study of the effect of an extension of the present rapid transit subway system in Toronto would have—and you can refer to the plan on the board, it is shown there in red—if it were extended to the Toronto International Airport—which is approximately, I would say, two or three miles—what effect would this have on your vehicular traffic within the city?

Mr. Perry: It would have an effect; the same as the institution in Cleveland of a rail service to the airport. It has siphoned off traffic that was previously handled by the ground transportation carrier using automotive equipment.

Mr. Deakon: In other words, would it be correct to say that the cream of the crop would be pretty well taken by that subway system if the new were constructed to the International Airport?

Mr. Perry: There would be some depletion of the earnings of the established carrier.

Mr. Deakon: You also replied in answer to a question by my friend, Mr. Forrestall, that you would be willing to have a common stand for metered cabs.

Mr. Perry: In Montreal.

Mr. Deakon: Am I correct in assuming that you will be willing to have a common stand, that those metered cabs would belong to your company?

Mr. Perry: No, sir.

21501—3

[Interprétation]

M. Deakon: Ces hôtels sont-ils concentrés dans un quartier de la ville ou sont-ils répartis dans différents quartiers?

M. Perry: Non, il se trouve justement qu'ils soient groupés dans le même quartier.

M. Deakon: Je vois.

M. Perry: Nous avons reçu des demandes d'autres hôtels situés dans la périphérie, mais nous ne pourrions y passer, parce qu'il faudrait mettre trop de temps et cela incommoderait la plupart de nos clients.

M. Deakon: Donc, la plupart de vos clients qui habitent dans la périphérie de Montréal doivent prendre un taxi pour se rendre à l'un de ces dépôts?

M. Perry: C'est exact, monsieur, s'ils veulent se rendre à l'aéroport, au tarif du car.

M. Deakon: Est-ce que votre compagnie ou un membre de votre association a fait une étude des effets du prolongement du métro à Toronto—que vous voyez indiqué sur la carte en rouge—jusqu'à l'aéroport international de Toronto, soit une distance de deux ou trois milles environ, quels seraient les effets, disons, pour votre trafic à l'intérieur de la ville?

M. Perry: Cela aurait des effets tout comme la création d'un service par rail à Cleveland conduisant à l'aéroport. Ce service a déplacé le trafic qui était autrefois assuré par le transporteur au sol utilisant des véhicules moteurs.

M. Deakon: En d'autres mots, si l'on construisait le métro jusqu'à l'aéroport international, le meilleur de la clientèle utiliserait ce moyen de transport?

M. Perry: Cela occasionnerait une perte des profits du transporteur en place.

M. Deakon: Vous avez aussi répondu à une question posée par mon ami, M. Forrestall, que vous seriez disposés à voir un poste en commun pour les taxis à taximètre.

M. Perry: A Montréal.

M. Deakon: Alors ai-je raison de dire que vous seriez disposés à avoir un poste en commun mais que ces taxis devraient appartenir à votre compagnie?

M. Perry: Non, monsieur.

[Text]

Mr. Deakon: You would allow any metered cabs to come to the common stand?

Mr. Perry: Provided they abided by the regulatory authority that governs taxicabs. In this area I believe you have Mississauga and in Montreal you have the constituency of Dorval.

Mr. Deakon: Yes, but apparently Air-Terminal Transport Ltd. has the franchise in Toronto and it has licensed cabs with Mississauga. I think they are entitled to licence up to 80 cabs, but the company that controls them is the company which has the franchise for that service. Am I correct in saying that this is the same basis on which you would agree to have this stand?

Mr. Perry: No, sir, because the regulatory authority in Quebec would not permit such an arrangement.

Mr. Deakon: I see. At present do you engage any metered cabs not belonging to your franchise holder?

Mr. Perry: We do, sir. We have a direct telephone to the Dorval licensed associations. There are two. We have a direct telephone to one of them, and frequently when they cannot furnish we dial the other association.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Perry.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I was interested in the statement on page 6 which says:

It is our opinion that it is possible to adopt measures which will eliminate any discrimination...

Do you admit that there has been discrimination, and that this may have been what caused the trouble, Mr. Perry?

The Chairman: I think, Mr. Howe, I would rather not ask Mr. Perry to answer this question.

Mr. Howe: Well, it is in his statement here.

Mr. Perry: Yes. At the present time there is discrimination, by fees that are assessed by the Department of Transport to certain of our members. Certain members serve airports without paying anything to the Department

[Interpretation]

M. Deakon: Tout taxi à taximètre pourra y aller?

M. Perry: Pourvu qu'ils se conforment au règlement régitant les taxis établi par l'autorité administrative. Ici, vous avez Mississauga, je crois, et à Montréal, vous avez la circonscription de Dorval.

M. Deakon: C'est juste, mais apparemment l'Air Terminal Transport Ltd., qui a la concession à Toronto a des taxis qui détiennent des permis de Mississauga. Je pense qu'ils ont le droit de délivrer des permis au plus à 80 taxis, mais la compagnie qui exerce le contrôle sur ces taxis est celle qui détient la concession de ce service. Ai-je raison de dire que vous accepteriez la même base pour ce poste?

M. Perry: Non, monsieur, parce que les autorités du Québec ne permettraient pas un arrangement de ce genre.

M. Deakon: Je vois. A l'heure actuelle avez-vous recours aux services de taxis taximètre qui n'appartiennent pas à vos détenteurs de concession?

M. Perry: Oui, monsieur, nous avons des lignes de téléphone directes reliées aux associations qui détiennent des permis de taxis Dorval. Il y en a deux. Nous avons une ligne de téléphone nous reliant directement à l'une d'elles; fréquemment, lorsqu'elle ne peut assurer le service, nous téléphonons l'autre association.

M. Deakon: Je vous remercie, monsieur Perry.

Le président: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser? Monsieur Howe.

M. Howe: La déclaration qui figure à la page 6 m'intéresse. En voici un passage:

... A notre avis, il est possible d'adopter des mesures permettant d'éliminer toute discrimination...

Reconnaissez-vous qu'il y a eu discrimination et c'est peut-être ce qui a entraîné les difficultés, monsieur Perry?

Le président: Monsieur Howe, il vaudrait peut-être mieux de ne pas demander à Mr. Perry de répondre à cette question.

M. Howe: Mais, c'est dans sa déclaration tout de même.

M. Perry: Oui. En ce moment, il y a discrimination en raison de taxes qui sont évaluées par le ministère des Transports pour certains de nos membres. Certains d'entre eux assurent le service des aéroports sans avoir rien

Texte]

f Transport. Others pay a given fee on a monthly basis. Others pay a fixed amount per annum, which our own company does, regardless of the volume, and there are other companies that pay a percentage of the gross revenue obtained on this airport operation.

Mr. Howe: What type of operation would you prefer? What type of contract would you prefer?

Mr. Perry: We would welcome any contract provided the amount that is paid to the Department of Transport enables the carrier at the end of a fiscal year to come out in a satisfactory financial way for his year's effort.

Mr. Howe: Well, of course, the Department would have to take this into consideration when contracts are let because they want a certain type of service there and if you do not make a profit you cannot give a good service.

Mr. Perry: Correct, sir.

Mr. Howe: I was rather interested in your more or less Pandora box about—you have travelled around. What have you seen at other airports, like New York and London, that might be used at the Canadian airports to improve this type of ground service?

Mr. Perry: I have not. I have been in London, Amsterdam, Brussels, New York, Denver, and I do not know of any of these airports that are receiving the dependable quality of service that is being rendered by the Canadian operators where one designated carrier has assumed the responsibility of serving that airport. I do not think there is any substitute for allocating one responsible contractor to do a given job.

Mr. Howe: One further question, Mr. Chairman. There is going to be a new airport near Montreal. There is going to be a new airport near Malton, probably 10, 15 or 25 miles from the present one. Looking into your Pandora's box, what type of transportation do you think will be most effective? Will it be the rapid transit Mr. Deakon is speaking about, augmented by this type that is here now, monorails? You spoke about Cleveland. Is it Cleveland that has the rail service to a central depot?

Mr. Perry: To a central depot.

Mr. Howe: And from there the ground service takes over. Thank you, Mr. Chairman.

[Interprétation]

payer au ministère des Transports. D'autres versent une taxe donnée sur une base mensuelle, d'autres paient une somme fixe établie pour l'année, ce que fait notre propre compagnie, peu importe le volume, tandis que d'autres compagnies paient un pourcentage du revenu brut qui découle de cette opération.

M. Howe: Quel genre d'opération préférez-vous vous-mêmes? Quel genre de contrat préférez-vous vous-mêmes?

M. Perry: Nous accueillerions n'importe quelle forme de contrat à condition que la somme payée au ministère des Transports permette au transporteur, à la fin de l'année financière, d'avoir un revenu satisfaisant pour l'effort qu'il a fourni aux cours de l'année.

M. Howe: Évidemment, le ministère devrait tenir compte de tout ceci lorsqu'il songe à accorder des contrats, car évidemment il veut un certain genre de service et si vous ne faites pas de profit, vous ne pouvez donner un bon service.

M. Perry: C'est exact.

M. Howe: Votre boîte de Pandore, ou ce qui lui ressemble plus ou moins, m'a intéressé. Vous avez voyagé pas mal. Qu'avez-vous vu aux aéroports de New York ou de Londres que l'on pourrait utiliser aux aéroports canadiens pour améliorer ce genre de service.

M. Perry: Je suis allé à Londres, Amsterdam, Bruxelles, New York et Denver et honnêtement, je ne connais pas un seul de ces aéroports qui ait la qualité de service sûr rendu par les exploitants canadiens là où un transporteur désigné assume la responsabilité de ce service. Rien ne peut remplacer, je pense, l'attribution d'un contrat à un transporteur responsable pour accomplir une tâche donnée.

M. Howe: Une autre question, monsieur le président. Il y aura un nouvel aéroport près de Montréal et un autre près de Malton, à une distance d'environ 10, 15 ou 25 milles de l'aéroport actuel. En regardant dans votre boîte de Pandore, quel genre de transport serait selon vous le plus efficace? Le transport rapide dont M. Deakon a parlé, augmenté du type que vous avez maintenant. Un monorail? Vous avez parlé de Cleveland. Est-ce Cleveland qui possède le service par rail qui conduit à un poste central?

M. Perry: A un poste central.

M. Howe: Et de là, c'est le transporteur au sol qui assume le service. Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Perry, you mentioned before that you will be using meter cabs from Dorval.

Mr. Perry: Exclusively, yes.

Mr. Portelance: How about this new Montreal Metropolitan? Would that not be something similar to Toronto Metropolitan? Would that not be something similar to Toronto Metropolitan where a taxi in Toronto is allowed to go anywhere except Mississauga, which is not part?

Mr. Perry: It could very well be.

Mr. Portelance: Dorval is also part of Metropolitan Montreal.

Mr. Perry: That is correct.

Mr. Portelance: So that means that it would open the gate to all taxis, not only Dorval.

Mr. Perry: Correct. Any taxi-cab driver who is subsequently licensed by this Metropolitan Commission would have the right to originate and load at the airport.

Mr. Portelance: That is the only question I wanted to ask.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have one remark related to the last question. On Bill 75 in Quebec, I believe the licensing body has taken out the Metropolitan taxi license. This has not been included in the bill. Therefore we can not build our hopes too high on that for Montreal. We should not build our hopes on it.

The Chairman: Are there any other questions?

I would like to thank you, Mr. Perry, for coming over this morning. In the meantime, before we call another witness, I would like to get...

Mr. Rock: Mr. Chairman, is he not going to deal also with his second brief? Have you taken it that he has given his two briefs?

The Chairman: I thought we could have the other brief printed as an appendix, and we could study the other one, because it is only...

Mr. Rock: Mr. Chairman, you see this is why I asked before on a question of procedure or something, because you are allowing him to present two briefs at the same time. I

[Interpretation]

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Perry, vous avez déjà mentionné que vous emploieriez les taxis à taximètre à partir de Dorval.

M. Perry: Exclusivement, oui monsieur.

M. Portelance: Et la région métropolitaine de Montréal? Serait-elle semblable à la région métropolitaine de Toronto où un taxi Toronto peut se rendre n'importe où, sauf Mississauga qui n'en fait pas partie?

M. Perry: Cela pourrait très bien se faire.

M. Portelance: Dorval fait aussi partie de région métropolitaine de Montréal.

M. Perry: C'est exact.

M. Portelance: Cela ouvrirait la porte tous les taxis, semble-t-il, non seulement ceux de Dorval.

M. Perry: C'est exact. Tout taxi qui détient un permis de la Commission métropolitaine aurait le droit d'avoir un poste et de prendre des passagers à l'aéroport.

M. Portelance: C'est la seule question que je voulais poser.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais faire une remarque se rapportant à dernière question posée. D'après le bill 75 présenté à Québec, la région a, je crois, éliminé les permis de taxis métropolitains. Cela n'a pas été compris dans le bill. En conséquence, on ne doit pas trop se fier à cela pour Montréal. Il ne faudrait pas trop compter là-dessus.

Le président: Quelqu'un voudrait-il poser d'autres questions? Je tiens à vous remercier monsieur Perry, d'être venu ici ce matin. Entre-temps, avant d'appeler un autre témoin, je voudrais...

M. Rock: Monsieur le président, n'a-t-il l'intention de traiter aussi du second mémoire? Est-ce que vous prenez pour acquis qu'il a parlé de ces deux mémoires?

Le président: J'ai pensé que nous pourrions tout simplement faire imprimer le second annexe et étudier le premier, car, il s'agit seulement...

M. Rock: Monsieur le président, c'est pour quoi j'ai posé tout à l'heure la question de procédure, parce que vous lui avez permis de présenter les deux mémoires simultanément.

[Texte]

hope this is not what is going to happen, because I was going to ask some questions on his other brief, and if he is finished, I would like to ask him some questions.

I understood he was now representing the association across Canada, and then his Murray Hill brief will come later. Yet you are allowing questions on both, which I thought was completely unfair since he was supposed to be at that time representing the association.

The Chairman: If you have any questions, let us put them to Mr. Perry.

Mr. Rock: Will he be finished after that, completely?

The Chairman: Yes.

Mr. Rock: I see. Well then I have some questions to ask.

I do not think this is actually fair. However, does Murray Hill own all the cars that they have, or do they rent them from some other firm?

Mr. Perry: We own them outright. We buy our cars for cash and we do not get them through a finance company. We own every piece of equipment.

Mr. Rock: Do you assume that there is going to be a metropolitan license on the island of Montreal?

Mr. Perry: We have been so advised, but apparently that particular part of this bill will not apply to the issuance of a metropolitan taxi license.

Mr. Rock: I did not think so either. So therefore, if you are going to have a common stand in Dorval, the only taxis that will be able to operate from there will be the taxis of the City of Dorval?

Mr. Perry: Correct.

Mr. Rock: If they have a common stand at the Toronto International Airport, at Malton, the only taxi drivers that would be able to operate from there, I believe, according to the law, would be the ones from Mississauga?

Mr. Perry: I believe so.

Mr. Rock: And not the ones of the City of Montreal, or say the metropolitan area of Toronto, when it comes in here. You mentioned something about the Department of Transport asking whether you object to the common stand. I was not clear whether it was that. You mentioned to them that you had no

[Interprétation]

J'espère qu'il en sera autrement, car j'avais l'intention de poser des questions sur l'autre mémoire. Mais, s'il a terminé, j'aimerais lui poser quelques questions. Si j'ai bien compris, il représente maintenant l'Association nationale, mais il présentera plus tard son mémoire relatif à *Murray Hill*. Néanmoins, vous avez permis des questions au sujet des deux mémoires, ce que j'ai trouvé injuste, puisqu'il était alors censé représenter l'association.

Le président: Si vous avez des questions à poser, adressez-les à M. Perry.

M. Rock: Aura-t-il complètement terminé après cela?

Le président: Oui, monsieur Rock.

M. Rock: Alors, j'ai des questions à lui poser.

Je ne crois pas que ce soit juste en fait, mais enfin. La *Murray Hill* est propriétaire de tous les véhicules à sa disposition ou en location d'une compagnie?

M. Perry: Nous en sommes les propriétaires. Nous achetons nos véhicules que nous payons comptant et non à une compagnie de finance. Nous sommes les propriétaires de tout l'équipement.

M. Rock: Vous présumez qu'il y aura un permis métropolitain pour l'île de Montréal?

M. Perry: On nous a informé de cela, mais, apparemment cette partie du bill ne s'appliquerait pas au permis de taxi métropolitain.

M. Rock: Je ne le croyais pas moi non plus. Alors si vous avez un poste en commun à Dorval, les seuls taxis qui pourraient y prendre des passagers seraient ceux de la ville de Dorval?

M. Perry: C'est exact.

M. Rock: Si vous avez un poste en commun à l'aéroport international de Toronto, à Malton, les seuls chauffeurs de taxi qui pourraient y prendre des passagers, d'après la loi, seraient alors ceux de Mississauga?

M. Perry: Je le crois.

M. Rock: Et non pas ceux de la ville de Montréal, ou, disons, de la région métropolitaine de Toronto, lorsqu'il s'agirait de cette ville-ci. Vous avez mentionné quelque chose au sujet du ministère des Transports qui vous aurait demandé si vous vous opposiez aux postes en commun? Je n'ai pas bien saisi.

[Text]

objection, or did they ask you? I still have not got this clear.

Mr. Perry: They stated that they wanted metered taxis available at the Montreal International Airport.

Mr. Rock: Oh, well that is not the same thing. According to your contract, you are supposed to have some metered taxis.

Mr. Perry: We are.

Mr. Rock: They stated to you that they want metered taxis there. Well, you see, the impression that was given here was that the Department of Transport is telling you that they are going to have taxis there. This is the impression that I think some of the members got, and this is the impression I got. I was surprised that someone from the Department would do that. Now it is clear that, according to your contract, you are supposed to have some metered taxis. I did read that clause.

Mr. Perry: Correct.

Mr. Rock: So the Department has told you that you should have metered taxis there.

Mr. Perry: Correct.

Mr. Rock: Thank you very much.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Thank you once more, Mr. Perry.

Mr. Perry: Thank you, sir.

The Chairman: I would like somebody to move a motion to print the two briefs as an appendix to our report.

Mr. Skoberg: I so move.
Motion agreed to.

The Chairman: At this time I would like to call upon Mr. Bell from Rosedale Road, Mrs. McLeod, Mr. Joe Martin.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, je pose la question de privilège. Est-ce que les personnes que vous venez d'appeler ont été avisées qu'elles devaient se présenter ce matin?

Le président: Elles ont demandé de pouvoir se présenter.

M. Guay (Lévis): Quand?

Le président: Certaines dès le début de la première journée. Nous avons été obligés de remettre leur témoignage à plus tard. Si je les appelle de nouveau avant de partir, c'est que

[Interpretation]

Vous avez mentionné au ministère que vous n'aviez aucune objection ou est-ce le ministère qui vous l'a demandé? Ce n'est pas encore clair dans mon esprit.

M. Perry: Le ministère a dit qu'il voulait un service de taxis à taximètre en disponibilité à l'aéroport international de Montréal.

M. Rock: Ce n'est pas tout à fait la même chose. En vertu de votre contrat, vous devez avoir certains taxis à taximètre.

M. Perry: Nous en avons.

M. Rock: On vous a dit qu'on voulait des taxis à taximètre là. Voyez-vous, l'impression qu'on a eue ici, c'est que le ministère des Transports vous a dit qu'il aurait des taxis à cet endroit. C'est l'impression, je crois, que certains députés ont eue et moi aussi. J'étais étonné que le ministère agisse de la sorte. Maintenant, il est clair qu'en vertu de votre contrat, vous devez avoir des taxis à taximètre. J'ai lu cette disposition.

M. Perry: C'est exact.

M. Rock: Donc, le ministère vous a dit que vous devriez avoir des taxis à taximètre là?

M. Perry: C'est exact.

M. Rock: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser messieurs? Encore une fois, merci, monsieur Perry.

M. Perry: Je vous remercie, monsieur.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer une motion portant sur l'impression des deux mémoires en appendice à notre rapport.

M. Skoberg: Je propose la motion.
La motion est adoptée.

Le président: Maintenant la parole est à M. Bell de Rosedale Road, Mme McLeod, M. J. Martin.

M. Guay (Lévis): Mr. Chairman, on a question of privilege. These people that you have just called were they advised that they were to appear this morning?

The Chairman: They asked to appear.

Mr. Guay (Lévis): When?

The Chairman: At the beginning of the first day. We had to postpone them until later and finally we told them that we would call them back. We do not want to leave without people.

[Texte]

Je ne veux pas que les gens se disent que nous n'avons pas entendu tous ceux qui sont venus. Je vais continuer à les appeler jusqu'au moment de notre départ cet après-midi.

M. Guay (Lévis): Il ne faudrait pas que ces personnes arrivent à six heures, monsieur le président. Nous avons un horaire à suivre. Si les gens sont vraiment intéressés, eh bien! qu'ils se présentent!

Le président: Je vous remercie de me le signaler.

An hon. Member: Mr. Chairman, this is not participatory democracy.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I am in full accord with participatory democracy but I think what Mr. Guay meant was that a time should be set for people wanting to appear and, if they are not here, then it is just too bad. I agree that we should hear everybody that wants to be heard, but a time should be set and then, if they do not come, we will have to proceed.

Mr. Deakon: As long as they come while we are sitting, it is all right.

The Chairman: That is what I mean. Mr. Joe Martin, would you come forward.

Mr. Joe Martin (private citizen): Mr. Chairman and members of the Committee, first of all I would like to thank you for giving me the opportunity as a citizen to appear before your Committee without a formal presentation.

My name is Joe Martin; I am a management consultant by profession; I am a resident of this city; I am appearing on my own time as a private citizen and as a member of the travelling public. Basically, I am appearing here as a satisfied customer of the service that operates out of the Malton Airport. I am satisfied because they provide good service and, as a member of the travelling public who has to be in and out of that airport more than an average of once a week, appreciate good service.

I am upset at the thought that there might be any change which might weaken the fibre of that service. I was particularly displeased by the editorial policy of one of the leading papers of this city, the *Toronto Globe and Mail*, whose arguments I cannot support. One of the criticisms levelled against the service is that it is a monopoly. As a student of the history of this country, at least an amateur historian, I think transportation in this country, whether it be national or local, has

[Interprétation]

saying that we did not hear everybody and that is why I am calling them again and I think I will do so again a little later on, until we leave this afternoon.

Mr. Guay (Lévis): Well, if they come in at six o'clock, Mr. Chairman, there are some schedules we have to follow. I think that if these people are really interested they should appear. They should come.

The Chairman: Thank you for drawing this to my attention.

Une voix: Monsieur le président, ce n'est pas de la démocratie active.

M. Breau: Monsieur le président: je suis parfaitement d'accord avec la démocratie active, mais je crois que M. Guay a voulu dire que nous devrions fixer un horaire pour que ces gens comparaissent mais s'ils ne se présentent pas, nous le regretterons. Je suis d'avis que nous devrions entendre tous ceux qui veulent être entendus, mais nous devrions fixer une heure et s'ils ne se présentent pas au moment prévu, nous devrions passer aux autres travaux.

M. Deakon: A condition qu'ils se présentent pendant la séance, cela irait bien.

Le président: C'est ce que je voulais dire. Monsieur Joe Martin, voulez-vous approcher.

M. Joe Martin (citoyen ordinaire): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, d'abord, je veux vous remercier de me fournir l'occasion à titre de particulier de comparaître devant vous sans avoir une présentation officielle à vous faire.

Je m'appelle Joe Martin et je suis conseiller en gestion par profession, je réside ici et je comparais sur mon propre temps à titre de citoyen ordinaire et de voyageur. Au fond, je suis ici à titre de client satisfait du service qui fonctionne à partir de l'aéroport de Malton. Je suis satisfait parce que le service est bon. A titre de membre du public voyageur, j'arrive à l'aéroport et j'en sors plus d'une fois par semaine en moyenne, j'apprécie un bon service.

La pensée qu'on pourrait y changer quelque chose de nature à amoindrir la qualité du service, m'inquiète. Un éditorial qui a paru dans le *Globe and Mail* de Toronto, un des journaux les plus importants de cette ville, m'a particulièrement affligé et je ne puis appuyer ces arguments. Une des critiques formulées à l'égard du service est qu'il s'agit d'un monopole. Comme étudiant de l'histoire de ce pays, au moins, historien amateur, je trouve qu les réseaux de transport au

[Text]

been built on monopolies. We began with the CPR; we have Air Canada; and of course within Toronto we have the Toronto Transit Commission. Personally, as a citizen, I see nothing wrong with a monopoly situation in the area of transportation—provided that that monopoly is forced to provide good service. I think there is ample evidence, as one of your Committee members already has indicated, that there is good service.

On the subject of cost, I recognize that the costs I have to pay for the service are high. They recently have allowed the Mississauga taxi service at Malton. I compared the cost on one run of that taxi service to that of the limousine service and it was 25 cents more for the taxi service. However, that was not at a peak travel period and I suspect that in rush hour conditions, certainly in the morning or evening, it would have been more expensive.

Basically, that is my presentation. As I said, I am here as a citizen, a member of the travelling public who is satisfied. I think that too often you gentlemen are subjected to people who have complaints. I am a satisfied customer.

Mr. Trudel: Mr. Martin, you have no vested interest in any of the carriers?

Mr. Martin: No. I have not the slightest idea who owns them.

Mr. Trudel: You are here because you are a satisfied user.

Mr. Martin: That is right.

Mr. Trudel: In your usage of the now existing services have you a regular pattern of flying or have you had occasion to come in at odd hours on a delayed flight?

Mr. Martin: I have had regular and irregular flights.

Mr. Trudel: Have you been able to secure the limousine or bus service when you needed it.

Mr. Martin: I think within reason. Certainly I have had a complaint. I went to Prince Edward Island for my holidays this summer with my wife and three children; I returned flying out of Moncton via Montreal; in Montreal there was a delay in my service; I arrived with three small children, the eldest

[Interpretation]

Canada, soit sur le plan national, soit sur le plan local, ont été construits par les monopoles. Nous avons commencé par le Pacifique Canadien; nous avons Air Canada; et Toronto maintenant, nous avons la Commission des transports de Toronto. Pour ma part en qualité de citoyen, je ne vois rien de mal dans une situation de monopole dans le domaine des transports, à condition que ce monopole soit obligé d'assurer un bon service. Il est bien évident, comme l'a signalé un des membres de votre Comité, que le service est bon.

Pour ce qui est des coûts, je reconnais que les frais sont élevés pour ce service et que j'ai dû payer la note. Récemment, on a permis aux taxis de Mississauga de se rendre à Malton. J'ai comparé les frais de ce service de taxi pour une course avec ceux de la limousine, il en coûte 25c. de plus pour le taxi. Toutefois, cette course n'a pas eu lieu au cours d'une période de pointe; j'imagine qu'en attendant les heures d'affluence, certainement le matin ou le soir, la course aurait coûté plus cher.

Au fond, c'est tout ce que je voulais dire, mais ici, je le répète, à titre de particulier et non membre du public voyageur qui est satisfait du service. Trop souvent, je pense, vous entendez seulement des plaintes. Je suis un client satisfait.

M. Trudel: Monsieur Martin, vous n'avez pas d'intérêt acquis dans un des transporteurs?

M. Martin: Non, je n'ai même pas la moindre idée qui en est le propriétaire.

M. Trudel: Vous êtes ici tout simplement parce que vous êtes un client satisfait?

M. Martin: C'est exact.

M. Trudel: En employant le service qui existe à l'heure actuelle, avez-vous suivi la tendance normale ou avez-vous eu l'occasion d'arriver très tard parce que le vol aurait été retardé?

M. Martin: J'ai connu les deux, les vols réguliers et irréguliers.

M. Trudel: Avez-vous pu obtenir le service de limousine ou les services d'autobus lorsque vous en aviez besoin?

M. Martin: Lorsque c'était raisonnable. Certes, j'ai eu à me plaindre. Je me suis rendu cet été à l'Île du Prince-Édouard pour mes vacances avec ma femme et mes trois enfants; je suis revenu par avion de Moncton via Montréal, à Montréal, il y a eu un retard, je suis arrivé à Toronto avec trois enfants

Texte]

being six, at eleven o'clock on a hot August night in Toronto—I am from the Prairies and, believe me, I find Toronto summers pretty hot—and I had to wait for about half an hour. However, I think that that is not unusual in the summer period when you have all the charters flying. I think this is something you have to put up with. I certainly know of people who have taken their car out to Malton and have had to wait an hour to get off the seventh floor. I think there is a very real question whether private automobiles should be allowed into Malton—and I would like this Committee to address yourself to that question when you have time.

Mr. Trudel: Fine, and I believe we will, Mr. Chairman. But what you are saying now is that this is the exception and not the rule.

Mr. Martin: That is right. I came in Friday night and I got a car very quickly.

Mr. Trudel: This is getting away from our terms of reference, but have you had any occasion to complain in similar situations about the taxi service to the airport—and I am not talking about the limousine now.

Mr. Martin: Well, I must say that travelling via airline with 12 hours notice still gives me ample time to call the limousine service to pick me up at my home or at my office.

Mr. Trudel: And has this been satisfactory?

Mr. Martin: Oh, excellent—never had any problems.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I was very interested in Mr. Martin's remarks, and particularly interested because he said he was from the Prairies.

Some hon. Members: Hear. Hear.

Mr. Skoreyko: I am sure that he did not want to mislead the Committee, Mr. Chairman, but on the Committee's arrival in Toronto on Monday night one of our Committee members, as a matter of fact Mr. Horner, took a taxi from the airport to the Westbury Hotel and it cost him \$7.70. I was one of those who was fortunate enough to ride in the monopoly service and it cost me \$8. Now if you look at the brief submitted by the Air Terminal Transport Company you will note, as I pointed out in Schedule B, the rates

[Interprétation]

bas âge dont l'aîné a six ans, à 11 heures ce soir par un lourd soir du mois d'août—je viens des Prairies et croyez-moi, je trouve le climat de Toronto bien chaud en été,—et j'ai dû attendre environ une demi-heure. Ce n'est pas inusité pendant l'été alors que vous avez tous les vols nolisés. Je crois qu'il faut tout simplement l'endurer. Je connais des gens qui sont allés à Malton par automobile et ont dû attendre une heure pour descendre du septième étage et sortir du garage. Je me demande si on devrait permettre aux automobiles privées d'y entrer—et j'aimerais bien que votre Comité étudie aussi cette question quand vous en aurez le temps.

M. Trudel: Parfait, je crois que nous le ferons, monsieur le président. Vous dites qu'à l'heure actuelle, c'est l'exception et non la règle.

M. Martin: C'est exact. Je suis rentré vendredi soir et j'ai eu une automobile tout de suite.

M. Trudel: Ceci s'éloigne un peu de notre mandat, mais avez-vous eu l'occasion de vous plaindre dans des situations semblables du service de taxis vers l'aéroport, et je ne parle pas du service de limousine.

M. Martin: Je dois dire que même si je dois voyager par avion, avec un préavis de 12 heures, j'ai tout le temps voulu pour téléphoner au service de limousine pour qu'on vienne me prendre chez moi ou au bureau.

M. Trudel: Et cela a été satisfaisant?

M. Martin: Excellent, je n'ai jamais eu de difficultés.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: M. Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, les observations de M. Martin m'ont fort intéressé, surtout lors qu'il a dit qu'il venait des Prairies.

Des voix: Bravo!

M. Skoreyko: Je suis sûr qu'il n'a pas voulu tromper les membres du Comité, monsieur le président. Mais à l'arrivée du Comité à Toronto lundi soir, un de nos membres, en fait, M. Horner, a pris un taxi de l'aéroport à l'hôtel Westbury, la course lui a coûté \$7.70. J'ai eu la chance d'être parmi ceux qui ont pris le service de monopole et cela m'a coûté \$8.00. Quand vous examinez le mémoire présenté par la Air Terminal Transport Limited, vous pouvez voir qu'on signale très clairement dans l'annexe B que les taux qui s'appliquent

[Text]

applying in the City of Toronto and, of the 16 illustrations, 10 are cheaper by taxi than by Air Terminal Transport.

Mr. Martin: Then perhaps both of us are making a mistake in using a statistical sample of one, and that may be. But let me say that in the specific sample you have used I would be more than happy to pay 30 cents for the difference in service because of the quality of the car and the quality of the driver.

Mr. Skoreyko: Oh, Mr. Martin, we had a beautiful taxi, it was a brand new Plymouth, the taxi driver was courteous and did not ask us for a tip, we gave him \$8, and it was fine.

Mr. Martin: I do not take my car to work, I travel by public transport—and around the city I use taxis a great deal. Let me make it very clear that I do not think there is any comparison between the calibre of the cars or the drivers.

Mr. Skoreyko: But there was really no difference on Monday night, Mr. Martin—no difference at all.

Mr. Martin: I am giving you my opinion as a member who uses public transport both locally and when I travel across Canada.

Mr. Horner: I have a supplementary, if I might, Mr. Martin.

It is not up to the licensing authority licensing cabs in the City of Toronto, not this Committee, to judge or rate whether limousine service is better or worse than the taxi company? It is up to those people who grant the licenses to the taxi.

Mr. Martin: Well, I am not entirely clear on your terms of reference. As a member of the travelling public I would hope that your Committee, in addition to holding public hearings, would consider a survey of those using the airlines a lot. I suspect that about 20 per cent of us use the airlines 80 per cent of the time. Winnipeg is my home, I have only lived in the city a year and a half, and perhaps one of the things that prompted me to come here was this very thing. I can certainly remember arriving in Winnipeg when it was very cold—there is a monopoly service at the airport there but it is run by a company that also runs a taxi service—and having to wait longer than I ever have had to wait in this urban centre here.

Mr. Horner: Yet you were satisfied with that in Winnipeg.

[Interpretation]

dans la ville de Toronto et, des 16 exemples 10 coûtent moins cher par taxi que par l'Air Terminal Transport.

M. Martin: Alors, nous nous trompons peut-être tous les deux en employant un seul exemple. Mais permettez-moi de parler de celui-ci. Je serais plus qu'heureux de payer la différence de 30c. pour le service, vu la qualité du véhicule et la qualité du chauffeur.

M. Skoreyko: Monsieur Martin, nous avions un excellent taxi, une Plymouth toute neuve, le chauffeur de taxi était très courtois, il ne nous a pas demandé de pourboire, nous lui avons donné \$8.

M. Martin: Très bien, je ne me sers pas de mon automobile pour me rendre au travail, j'utilise les transports en commun,—en ville je prends des taxis. Je veux qu'on me compare le bien. Il n'y a aucune comparaison entre la qualité des véhicules et celle des chauffeurs.

M. Skoreyko: Mais il n'y avait vraiment pas de différence lundi soir, monsieur Martin, pas de différence du tout.

M. Martin: Je vous donne mon avis à titre de membre du public qui utilise les transports en commun tant ici que lorsque je voyage à travers le Canada.

M. Horner: Une question supplémentaire, vous permettez, monsieur Martin. Appartient-il à la régie des taxis dans la ville de Toronto et non au comité, de juger si le service de limousine est meilleur ou pire que le service de taxi? C'est à la régie d'y voir.

M. Martin: Je ne sais au juste en quoi consiste votre mandat. A titre de membre du public voyageur, j'aurais cru qu'en plus de tenir des audiences publiques, votre Comité aurait pu faire une étude des usagers réguliers des lignes aériennes. J'ai l'impression qu'il y a peut-être 20 p. 100 parmi nous qui voyageons par avion 80 p. 100 du temps. Je viens de Winnipeg, je vis à Toronto depuis un an et demi seulement, et c'est peut-être ce qui m'a inspiré de venir ici. C'est que je ne me souviens d'être arrivé à Winnipeg lorsqu'il faisait très froid—il y a un service de monopole, à l'aéroport, mais il est dirigé par une compagnie qui dirige aussi un service de taxis—où j'ai dû attendre plus longtemps que je ne l'ai jamais fait ici.

M. Horner: Mais vous étiez satisfait de ce à Winnipeg.

[Texte]

Mr. Martin: Oh, no. I am saying I am satisfied with the service here in Toronto. Let me make that very clear. If you want me to tell you the cities that I travel into and the ones I like and the ones I do not like, I would be happy to do so. But I am so pleased with the service here.

Mr. Givens is from this city. He said he may have asked for changes but is prepared to give a testimonial to the service, and I think you will find that those of us who live in the city and use that service a great deal are happy with that service.

p 1140

Mr. Skoreyko: Mr. Martin, you said before this Committee that, as a resident of Toronto, you have used the service provided by the monopoly a lot, and have found it better and cheaper than the taxi service. I have just given you 11 examples of the taxi service being cheaper.

Mr. Deakon: He said it was cheaper for his particular run.

Mr. Martin: I said one instance. I have only used Mississauga once. It is a new service and on the particular night in question, it was 25 cents more on the meter. That is only one sample. It might be a very bad sample. I talked to other people like yourself who have had an opposite experience. But let me say that I am prepared to pay a little more for service. I think that service is terrifically important.

Mr. Skoreyko: I just wanted the record straight, that is all.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: No, thank you, the question I was going to ask has been answered.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Martin, very briefly, you are a management consultant?

Mr. Martin: By profession.

Mr. Skoberg: Do you believe that the franchises for the airport should be up for public tender so that everyone has an opportunity to bid for these?

Mr. Martin: Quite frankly, I have not given a great deal of thought to the methodology of tendering. What I am concerned about is assuring service and that is the problem with any monopoly. Once you have a monopoly, you have to be sure of the service. I am just astonished at the good service from this particular monopoly as distinct from other

[Interprétation]

M. Martin: Non, j'ai dit que je suis satisfait du service ici à Toronto. Je voudrais que ce soit bien compris. Si vous voulez savoir dans quelles villes j'ai été, celles où j'ai été satisfait ou mécontent, je vous le dirai volontiers. Mais je suis tellement content du service ici.

M. Givens habite cette ville-ci. Il a dit qu'il a peut-être demandé des changements, mais qu'il est prêt à témoigner du bon service, et je crois que ceux qui l'utilisent beaucoup en sont très satisfaits.

M. Skoreyko: Monsieur Martin, vous avez dit devant le Comité, qu'à titre de résident de Toronto, vous avez beaucoup utilisé le service fourni par le monopole et que vous l'aviez trouvé meilleur et moins cher que le service de taxi. Je viens de vous donner 11 exemples où le service de taxi était moins coûteux.

M. Deakon: Il a dit que c'était moins cher pour sa propre course.

M. Martin: J'ai dit que j'ai utilisé une seule fois un taxi de Mississauga. C'est un nouveau service et le soir en question, le taximètre marquait 25c de plus. Mais ce n'est qu'un seul exemple. Il est peut-être fort mauvais. J'ai parlé à des gens qui comme vous ont eu une expérience contraire. Mais je suis prêt à payer un peu plus pour le service. Le service à mes yeux est terriblement important.

M. Skoreyko: Je voulais tout simplement mettre les choses au point.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Je vous remercie, on a répondu à la question que je voulais poser.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Martin, très brièvement, vous êtes conseiller en gestion?

M. Martin: Par profession oui.

M. Skoberg: Croyez-vous que la concession pour l'aéroport devrait se faire par soumission publique pour que tout le monde aie l'occasion de présenter une offre?

M. Martin: Honnêtement, je n'ai pas tellement pensé à la méthodologie des soumissions. Ce qui me préoccupe c'est la garantie de service et c'est le problème qui se pose pour tout monopole. Du moment que vous avez un monopole, il faut s'assurer du service. Je suis tellement étonné du bon service de ce monopole par comparaison avec d'autres auxquels

[Text]

monopolies both locally and nationally that I can think of. But that is what I am concerned about.

Mr. Skoberg: That is fine, Mr. Chairman thank you.

The Chairman: Do you have any other questions, gentlemen?

Thank you, Mr. Martin.

Mr. Martin: Thank you.

The Chairman: Is Mr. Ross Lishman here? Mr. Lishman? Would you come forward, please?

Mr. Lishman is from Lishman Coach Lines Limited.

Mr. F. Ross Lishman (Lishman Coach Lines Limited): I must apologize. I do not have a brief. I have taken notes and have had my secretary type out two copies, one I want to read, the other you could pass around, if you would like to examine it. I would like it back, though.

It consists of four pages and a map of the area which we service. Also included is a calling card from another carrier, operating approximately the same type of service that we operate.

The map is in colour. I tried to get it copied in colour but could not find anybody to do this.

Mr. Chairman, gentlemen, I have listened with interest for the past three days and not one mention has been made about the part of Ontario which I feel is the heart of Ontario, namely the area within an approximate radius of 25 miles from Kitchener, taking in such municipalities as Waterloo, Kitchener, Galt, Preston, Hespeler, Guelph, Brantford, Paris, as well as many other smaller communities situated in the counties of Waterloo, Wellington and Brant.

Lishman Coach Lines Limited, with head office in Kitchener, operates between the forementioned locations and the Toronto International Airport at Malton, now Mississauga. We operate under the authority of the Ontario Highway Transport Board.

[Interpretation]

je pense, tant sur le plan national que sur le plan local. C'est cela qui me préoccupe surtout.

M. Skoberg: C'est très bien, je vous remercie monsieur le président.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Je vous remercie monsieur Martin d'être venu.

M. Martin: Je vous remercie.

Le président: M. Ross Lishman, est-il dans la salle? Monsieur Lishman, avancez, je vous prie.

M. Lishman représente la Lishman Coach Lines Limited.

M. F. Ross Lishman (Lishman Coach Lines Limited): Je dois m'excuser, je n'ai pas de mémoire écrit, j'ai des notes. J'ai demandé à ma secrétaire de dactylographier les notes en deux copies. J'aimerais lire la première pendant que vous ferez circuler la seconde, si vous voulez l'examiner. Toutefois, j'aimerais qu'on me la remette.

Il s'agit de 4 pages et d'une carte de la région que nous desservons ainsi que d'une carte d'affaires d'un autre transporteur, qui exploite à peu près le même genre de service que le nôtre.

La carte est en couleurs. J'ai essayé de la faire reproduire en couleurs, mais je n'ai trouvé personne pour exécuter ce travail.

Monsieur le président, messieurs, j'ai écouté les délibérations très attentivement, avec beaucoup d'intérêt, depuis trois jours, et personne n'a mentionné la région que je considère comme le cœur de l'Ontario, c'est-à-dire cette partie située dans un rayon de 25 miles de Kitchener, comprenant les municipalités de Waterloo, Kitchener, Galt, Preston, Hespeler, Guelph, Brantford, Paris et nombre d'autres petites municipalités situées dans les comtés de Waterloo, Wellington et Brant.

La Lishman Coach Lines Limited dont le siège social est situé à Kitchener, exploite un service de transport dans les endroits précités jusqu'à l'aéroport international de Toronto Malton, appelé maintenant Mississauga. Nous exploitons en vertu de l'autorité de la Régie des transports de l'Ontario (Ontario Highway Transport Board).

• 1145

My father, the late Arthur Lishman, founded Lishman Coach Lines about 1916 and I have been in this business since 1939. Actually I was born in the business.

Mr. Skoreyko: On a bus?

Mon père, feu Arthur Lishman, a fondé Lishman Coach Lines en 1916 et je m'adonne à ce commerce depuis 1939. En fait, j'y suis né.

M. Skoreyko: A bord d'un autobus?

[Texte]

Mr. Lishman: That is possible.

Mr. Givens: He has been a big wheel ever since.

Mr. Lishman: Biggest man in transportation.

The airport transportation division of Lishman Coach Lines was started on June 6, 1961, after the Macdonald Cartier Freeway—also called the 401—was opened to the Kitchener-Waterloo area.

We operate on the reserved seat basis; that is to say, the traveller must call beforehand and arrange for his or her transportation to or from the Toronto Airport. But we also pick up passengers at the Toronto Airport who arrive there and take the chance that we will be there.

We operate 1970 deluxe air-conditioned vehicles—five-passenger cars, nine passenger station wagons, eleven-passenger airporters and eleven-passenger chateau wagons. We also have deluxe highway coaches ranging in sizes from 30 to 60 passengers. Most of these have wash-room and air-airconditioning equipment.

We also have the only jumbo coach now operating in Ontario. This coach was bought with the idea that it will be used to some extent when the 747 jumbo-jet airplanes arrive. We carry \$1 million public liability on our passengers and \$1 million public property damage on our vehicles. All of our five-to eleven-passenger vehicles are equipped with two-way radios. The equipment is checked every day and kept in the highest standard of mechanical fitness and cleanliness.

At this time, I would like to make it clear that we are not in competition with Air Terminal Transport, the taxis of Metro Toronto or of Mississauga.

Mr. Givens stated yesterday that the reason for this hearing is to study the ground transportation problem at Toronto Airport. Well, I can inform him that the federal Department of Transport, which operates Toronto Airport, is not considered the travellers from the areas in Southern Ontario except possibly the ones going to Metro Toronto or to Hamilton.

When we first started our airport transportation division, we tried to get a working arrangement with the Toronto Airport manager but were unsuccessful. We then tried to work with the former operators of Air Terminal Transport but could not arrange

[Interprétation]

M. Lishman: C'est possible.

M. Givens: Il a toujours été dans les huiles depuis.

M. Lishman: L'homme le plus important dans le transport.

La division du transport à l'aéroport a fait ses débuts le 6 juin 1961, après l'inauguration de l'autoroute MacDonal-Cartier—qu'on appelle aussi la 401—et qui a été ouverte dans la région de Kitchener-Waterloo.

Notre service fonctionne sur la base de sièges réservés, c'est-à-dire que le voyageur doit téléphoner d'avance et réserver sa place pour aller ou revenir de l'aéroport de Toronto. Mais, nous cueillons aussi les passagers qui arrivent à l'aéroport et prennent le risque de nous y trouver. Nous avons en service des véhicules, 1970 modèles de luxe à air conditionné, des automobiles à cinq passagers, des familiales neuf passagers, des autocars à onze passagers et de limousines à onze passagers. Nous avons aussi des autocars de luxe pour les longs parcours, de diverses capacités, de 30 à 60 voyageurs. La plupart sont équipés de climatiseur et de toilette. Nous avons aussi le seul autobus géant en service ici en Ontario. Il a été acheté avec l'idée qu'on pourrait s'en servir dans une certaine mesure lorsque les super-réactés et les 747 seront en service. Nous avons des assurances de 1 million de dollars couvrant toute responsabilité civile à l'égard de nos passagers et 1 million de dollars sur nos véhicules, couvrant les dommages à la propriété publique. Tous nos véhicules de 5 à 11 voyageurs sont équipés de postes de radio émetteur-récepteur. L'équipement est vérifié quotidiennement et est toujours gardé selon les normes les plus élevées d'efficacité mécanique et de propreté.

Maintenant, j'aimerais qu'on comprenne bien que nous ne faisons pas la concurrence à Air Terminal Transport et aux taxis de la région métropolitaine de Toronto ou de Mississauga.

M. Givens a déclaré hier que la raison d'être de cette audience était d'étudier le problème du transport au sol à l'aéroport de Toronto. Je puis lui dire que le ministère fédéral des Transports qui dirige l'aéroport de Toronto n'a certainement pas songé aux passagers du Sud de l'Ontario, sauf peut-être ceux qui vont dans la région métropolitaine de Toronto ou à Hamilton.

Lors de la création de notre division du transport à l'aéroport, nous avons vainement essayé de conclure une entente avec le Directeur général de l'aéroport. Ensuite, nous avons tenté de travailler avec les anciens dirigeants de l'Air Terminal Transport, mais cela

[Text]

this either. We then made arrangements with Tilden Rent-A-Car and worked with them for some time but, eventually, this too was not satisfactory.

We got together with Air Canada, as the greater percentage of our passengers were also Air Canada passengers. We came to an agreement, and have been and still are meeting our passengers at the Air Canada information desk on the arrivals level.

But, gentlemen, this is not the right way. We also meet passengers that come to the airport on other carriers and the personnel staffing the counter are working for Air Canada, and at times cannot give these ground transportation passengers their attention as they have other duties to perform for Air Canada.

A common stand for all the ground carriers would be a great advantage and convenience to the passengers who require such transportation. If there were a stand of this nature on the arrival level and the air passengers were made aware of this, I feel that the ground transportation to other centres in Ontario would improve and more people would use this means of getting to and from the airport, leaving their cars at home and cutting down on the traffic at the air terminal. This ground transportation counter should be used only by the ground carriers who have the authority from the Ontario Highway Transport Board and are recognized by the federal Department of Transport.

I feel, too, that we should be allowed time on the arrivals level to make our passenger pick-up. As of now, we sometimes have to take our passengers down to the basement, to our parking stalls. This is an inconvenience to these passengers.

Also we now have two parking stalls in the basement, and this is not enough. I have had an order in for two additional stalls for over two years, and I am still waiting.

I believe that the one-operator system should be kept; that is to say, one operator having the public vehicle authority to operate to and from specified locations. If this procedure were followed, it would stop the hijacking of passengers and end the embarrassment to the travelling public.

• 1150

As I mentioned before we are not in competition with Air Terminal Transport or the

[Interpretation]

n'a pas réussi non plus. Ensuite, nous avons fait des arrangements avec la *Tilden Rent-a-Car*, ce qui a marché pendant un certain temps, mais, à la longue, cela n'était pas satisfaisant non plus.

Nous avons rencontré Air Canada vu que le plus grand pourcentage de nos clients étaient aussi des clients d'Air Canada et nous avons conclu un accord. Depuis, nous avons rencontré et nous reconstruisons toujours nos voyageurs à leur arrivée au guichet des renseignements d'Air Canada.

Mais, messieurs, ce n'est pas la bonne méthode, car nous rencontrons aussi des voyageurs qui arrivent à l'aéroport par d'autres transporteurs. Le personnel de ce comptoir travaille pour Air Canada, et parfois, ils ne peuvent donner à ces voyageurs toute leur attention, étant donné qu'ils ont d'autres fonctions à remplir pour Air Canada.

Un poste en commun pour tous les transporteurs terrestres serait très avantageux et accommoderait tous les voyageurs qui auraient besoin de ce genre de transport. S'il y avait un poste en commun au palier des arrivées et si les passagers des lignes aériennes étaient mis au courant de ce service, le transport terrestre vers d'autres centres de l'Ontario serait amélioré et plus de gens utiliseraient ce mode de transport pour se rendre à l'aéroport ou pour en revenir, ils laisseraient leur automobile chez eux, réduisant ainsi le trafic jusqu'au terminus de l'aéroport. Ce comptoir devrait être réservé uniquement aux transporteurs terrestres autorisés par la Régie provinciale (l'Ontario Highway Transport Board) et reconnu par le ministère fédéral des Transports. J'estime aussi qu'on devrait nous accorder le temps nécessaire pour prendre nos clients au palier des arrivées. À l'heure actuelle, il faut les faire descendre au sous-sol et les conduire aux espaces réservés pour le stationnement de nos véhicules, ce qui n'est pas commode pour eux.

À l'heure actuelle, nous avons deux espaces réservés au sous-sol; ce qui est insuffisant. J'ai demandé deux autres places depuis deux ans et j'attends toujours.

Je crois que le système d'un seul exploitant devrait être maintenu, c'est-à-dire, qu'un seul exploitant soit autorisé par la Régie provinciale à effectuer le transport de tel endroit à tel autre endroit précis. Si cette procédure était suivie, on éliminerait le vol des voyageurs et l'embarras ainsi causé au public voyageur.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous ne faisons pas concurrence à ATT ni aux taxis d

Texte]

Toronto or Mississauga taxis. We have in mind only the passengers that we have the authority to carry. And I repeat again that these passengers from the area mentioned before have not been considered by the federal Department of Transport.

You will note that on the letter I sent around, there is a card there from a firm from Penetanguishene-Midland area and he is in the room. He operates the same type of service as we operate only to the Penetanguishene, Barry, Midland area.

Gentlemen, this ends my points and I would be pleased to answer any questions that you may wish to ask me.

The Chairman: As you know it is pretty close to 12 o'clock. Would you people prefer to adjourn until 2 o'clock this afternoon and these gentlemen will appear then or would you like to continue?

Mr. Rock: Let us continue.

The Chairman: Continue. Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes, Mr. Lishman. As I understand, your main point is that you believe the Department of Transport has not considered enough the feasibility of moving passengers from the airport to other parts of Ontario. You think that they have been mainly concerned with downtown Toronto.

Mr. Lishman: I believe that the passengers coming off the air carriers are not looked after properly once they are into the airport. I think Air Terminal Transport, who have a station quite handy to these people, look after the Toronto and Hamilton end quite well. There are more people in this Province of Ontario than there are Metropolitan Toronto and Hamilton travellers. We have a population of more than half a million in our area. This is the biggest, fastest growing area of Ontario.

Mr. Skoberg: That's not what Mississauga says.

Mr. Lishman: Well, right at the present we have a report that is coming out some time in March. It is a fast-growing area and we have a lot of travellers. We have the University of Waterloo with about 14,000 students; the Waterloo Lutheran University with about 1,000; and the University of Guelph with about 8,000. Other than just the people that are there, we have a lot of students that travel too.

Mr. Horner: Actually, have you got an exclusive licence to carry passengers to and

[Interprétation]

Toronto et de Mississauga. Nous songeons tout simplement aux voyageurs que nous avons l'autorité de prendre. Je le répète, le ministère fédéral des Transports n'a pas songé à ceux-ci.

Vous constaterez qu'avec la lettre que j'ai fait circuler, il y a une carte d'affaires d'un exploitant de la région de Penetanguishene-Midland. Cet exploitant est dans la salle. Il s'occupe du même genre de services que nous, mais dans la région de Penetanguishene, Barry, Midland.

Messieurs, ceci termine ma présentation. Je serais très heureux de répondre à toutes questions que vous voudrez me poser.

Le président: Comme vous le savez, il est tout près de midi. Préférez-vous lever la séance jusqu'à deux heures cet après-midi alors que ces messieurs comparaitront ou devons-nous continuer?

Mr. Rock: Nous allons continuer.

Le président: Continuons. Monsieur Horner.

M. Horner: Très bien. Monsieur Lishman, si j'ai bien compris le point principal que vous soulevez, c'est que vous croyez que le ministère fédéral des Transports n'a pas suffisamment songé à la possibilité de transporter les voyageurs de l'aéroport vers d'autres régions de l'Ontario. Vous croyez qu'il se préoccupe surtout du centre de Toronto.

M. Lishman: J'estime que les passagers qui arrivent par avion, une fois dans l'aéroport, n'ont certainement pas suffisamment d'attention. Mais je crois que ATT, qui a un poste plutôt commode, s'occupe des gens de Toronto et de Hamilton, très bien. Mais il y en a plus dans la province d'Ontario que dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton. Nous avons plus d'un demi-million de population dans notre seule région. C'est la région qui croît le plus rapidement dans l'Ontario.

M. Skoberg: Ce n'est pas ce que disent les gens de Mississauga.

M. Lishman: Bien, un rapport qui doit sortir au mois de mars, prétend que, c'est une région qui croît à un rythme rapide, et nous avons beaucoup de voyageurs. Nous avons l'Université de Waterloo fréquentée par environ 14,000 étudiants. L'Université luthérienne de Waterloo en a environ 3,000 et l'Université de Guelph, environ 8,000. Outre les habitants, nous avons une forte population étudiante qui voyage aussi.

M. Horner: Au fait, avez-vous un permis exclusif de la région ontarienne pour transporter

[Text]

from the airport from those four cities you mentioned?

Mr. Lishman: We have the public vehicle operating authority between the places mentioned and the Tronto airport. I passed a map around and our routes are outlined in red. This is for multiple fares.

Mr. Horner: You mean you can charge depending on where the passenger is going?

Mr. Lishman: We have flat fees, but we can carry more than one fare in the vehicle. We can carry as many as we can get into the vehicle.

Mr. Horner: I have no further questions. I would just like to say that Mr. Lishman has presented a side of the argument which we had not heard. Members of this Committee should certainly make themselves aware of it because it presents a very logical case.

The Chairman: Thank you. Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be very brief as well. I would like to join Mr. Horner in stating at least that this is an entirely new problem that has not been faced yet and that should be considered.

Could you tell us briefly, Mr. Lishman, what percentage of your volume has to do with the airport?

Mr. Lishman: Do you mean the volume of our total business?

Mr. Trudel: No, passengers for instance. Is it 20 per cent of your volume, or 40 per cent or 50 per cent of the passenger miles that you carry?

Mr. Lishman: I just do not understand the question, sir. We also carry many children to and from school. We have commuter routes and charter buses. This is just one division of our company.

Mr. Trudel: All right, let me rephrase the question then. How many trips a day would you make to the airport?

Mr. Lishman: It varies, we have gone as high as 40 trips to and from. It depends on the time of year, the holiday season, et cetera, but we have gone as high as 40 trips.

Mr. Givens: Per day?

Mr. Lishman: Yes.

[Interpretation]

ter les voyageurs, aller et retour de l'aéroport des quatre villes que vous avez mentionnées?

M. Lishman: Nous sommes autorisés à transporter les voyageurs entre les quatre endroits mentionnés et l'aéroport de Toronto. Dans la carte que j'ai fait circuler, vous verrez, en rouge, les routes que nous parcourons. Il s'agit de tarifs multiples.

M. Horner: Vous voulez dire que le tarif dépend de la destination du voyageur?

M. Lishman: Nous avons des tarifs fixes mais nous pouvons avoir plus d'un voyageur et plus d'un client dans le véhicule. Nous pouvons accepter autant de clients que le véhicule peut en contenir.

M. Horner: Je n'ai pas d'autres questions à poser. Je voudrais tout simplement ajouter que M. Lishman a présenté un aspect de l'argument que nous n'avions pas encore entendu. Les membres du comité devraient certainement en prendre connaissance, car son argument est très logique.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. J'essaierai d'être bref aussi. Je voudrais, tout comme M. Horner, dire qu'il s'agit d'un problème tout à fait nouveau, qu'on n'a pas étudié et qu'on devrait étudier.

Pourriez-vous nous donner brièvement monsieur Lishman, le pourcentage du volume d'affaires se rapportant à l'aéroport?

M. Lishman: Voulez-vous dire le pourcentage du volume total?

H. Trudel: Non, pour ce qui est des voyageurs, par exemple, s'agit-il de 20 p. 100, 40 p. 100 ou 50 p. 100 de voyageurs milles?

M. Lishman: Je ne comprends pas du tout votre question, monsieur. Nous transportons aussi les enfants à l'école, nous avons des autobus-navettes et des autocars nolisés. C'est n'est qu'une division de notre compagnie.

M. Trudel: Alors, permettez-moi de poser ma question autrement. Combien de courses par jour, faites-vous à l'aéroport?

M. Lishman: Cela varie. Nous avons fait jusqu'à 40 courses aller retour. Tout dépend du moment de l'année, de la période des fêtes et ainsi de suite. Mais nous avons fait jusqu'à 40 courses par jour.

M. Givens: Par jour?

M. Lishman: C'est exact.

[texte]

Mr. Trudel: If we were to say an average trips per day to the airport, would that be a fair estimate?

Mr. Lishman: No, I do not think that would average, sir. I think that it would be lower than that.

Mr. Trudel: Lower, all right. Now, would it be with multiple-place vehicles or mostly with cars?

Mr. Lishman: The main vehicle that we use at the airport division are five-passenger cars, one-passenger station wagons, and eleven-passenger airporters. We need an average of three passengers to come out on the profit end of the picture. We do go down for one and we have gone down and got none.

Mr. Trudel: All right. Mr. Chairman, another question. You have mentioned several passengers in the car. Would you charge your fee or would you still charge the same flat fee to every passenger when you come down with three or four or five passengers? I mean do they originate from different families?

Mr. Lishman: From different families or different firms, it is a single fare structure. If two members of a family are travelling together, or two members of a firm, or other multiples, we do have a sliding scale to give a passenger a break.

Mr. Trudel: One last question, Mr. Chairman. You have mentioned, I do not know whether this is the expression that is used, a common stand. Would it not be better to have a stand where passengers could be sorted out or identified to certain areas rather than a common stand. You are saying that you have, for instance, parking spaces downstairs. If the places that you are deriving your business from could be identified, without this difficulty that you have mentioned, would that not be better?

Mr. Lishman: I have not travelled as extensively as Mr. Perry or some of the other gentlemen in this room, but I have travelled a little bit. And I have found that in practically every airport where I have been, it is hard to find the ground transportation booth.

I know in Kitchener that we have to tell passengers, and explain to them, just where we will meet them. We meet them at the Air Canada information booth on the arrivals level. As I mentioned in this short report, we do have people who come into the airport and who are taking a chance that they

[Interprétation]

M. Trudel: Si nous disions une moyenne de 25 courses par jour à l'aéroport, serait-ce une estimation raisonnable?

M. Lishman: Non, je ne crois pas que ce soit la moyenne, monsieur. La moyenne serait inférieure à ce chiffre, je pense.

M. Trudel: Moins que cela, bon d'accord. S'agirait-il alors de véhicules à places multiples ou surtout de voitures?

M. Lishman: Les principaux véhicules que nous utilisons dans la division de l'aéroport sont: des voitures à cinq passagers, des familles à neuf passagers et des autocars à onze passagers. Il nous faut en moyenne trois passagers pour faire nos frais. Mais nous nous rendons à l'aéroport pour un passager. Il est déjà arrivé que nous nous sommes rendus et sommes revenus sans aucun client.

M. Trudel: Bon, je vois. Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser. Vous avez parlé de plusieurs passagers dans une voiture. Changeriez-vous votre tarif ou exigeriez-vous le même tarif fixe de tous les passagers, qu'ils soient trois, quatre ou cinq? S'ils venaient, disons, de différentes familles?

M. Lishman: De différentes familles ou de différentes compagnies, ce serait le tarif simple. Si deux membres d'une famille, ou deux membres d'une compagnie ou d'autres multiples, nous avons des tarifs variables pour donner un peu de chance aux clients.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez mentionné, je ne sais au juste si c'est là l'expression que vous avez employée, mais vous avez parlé d'un poste en commun. Ne vaudrait-il pas mieux avoir un poste où l'on pourrait identifier les passagers à certaines zones, plutôt que d'avoir un poste en commun? Vous dites que vous avez, par exemple, deux espaces de stationnement à l'étage inférieur. Si ces espaces pouvaient être identifiés sans éprouver cette difficulté dont vous avez parlé, cela faciliterait-il les choses?

M. Lishman: Je n'ai pas voyagé autant que M. Perry ou que certains autres messieurs qui se trouvent dans la salle, mais j'ai aussi voyagé à l'occasion. J'ai constaté à peu près partout qu'il est difficile de trouver le kiosque des transporteurs terrestres.

Je sais qu'à Kitchener, nous devons dire et expliquer à nos clients, où ils pourront nous rencontrer exactement. Nous les rencontrons au comptoir des renseignements au bureau d'Air Canada, au palier d'arrivée. Comme je le dis dans ce petit mémoire, nous avons des gens qui arrivent à l'aéroport et qui espèrent

[Text]

can get to Kitchener, Waterloo, Guelph, Brantford, Hespeler area. But there are a lot of people who travel. Once they get into that airport, they are lost. I feel that there has to be a booth or a counter with some sign that is recognized around the world that tells people how to get to the ground transportation booth—a picture of a car, or a bus, or a horse and carriage, anything as long as everybody could read this sign.

Mr. Trudel: One last question, Mr. Chairman. Following this and assuming that you could get the proper parking spaces, a common dispatcher to all ground transportation would be a better solution in your mind?

Mr. Lishman: Yes, I think so.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I am very happy that Mr. Lishman brought this point to the attention of the Committee because, of course, I live in that particular area, too, and Elmira and all that area is in my riding. Do you have any association with any travel agencies, Mr. Lishman?

Mr. Lishman: We operate this business and the travel agencies in every location we operate out of look after ground transportation for us. If you walked into a travel agent and said, "I would like a ticket on Air Canada or any carrier to New York," or wherever you are going, they would say, "Fine, do you need ground transportation?" If you said yes they would say, "We will arrange it for you". All the travel agencies in all the locations we operate out of have this privilege.

Mr. Howe: All the cities that you operate out of?

Mr. Lishman: Yes.

Mr. Howe: Coming into Malton airport with your bus occasionally with a charter group you can unload them, but where do you go when you are waiting to pick them up?

Mr. Lishman: Is this on a chartered bus?

Mr. Howe: Yes.

Mr. Lishman: This sometimes is a problem. We do bring many charter loads out of Kitchener to the airport. We have quite a big trav-

[Interpretation]

se rendre dans la région de Kitchener, Waterloo, Guelph, Brantford, Hespeler. Mais beaucoup de voyageurs se perdent une fois arrivés à l'aéroport. Il faut, à mon avis, avoir un kiosque ou un comptoir qui porterait un signe reconnu mondialement qui indique aux gens comment se rendre au comptoir des Transporteurs terrestres—un idéogramme représentant une automobile, un autobus ou un cheval et une voiture, tout symbole que tout le monde peut comprendre.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Alors, si nous en concluons que vous pouvez avoir les espaces de stationnement voulus, selon vous un répartiteur en commun, comme un poste de tous les services de transport au sol serait bien la meilleure solution?

M. Lishman: Oui, je le crois.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, je suis très heureux que M. Lishman ait signalé ce point au Comité parce que j'habite, moi aussi, cette région. Elmira et toute cette région se trouvent dans ma circonscription. Êtes-vous associé à une agence de voyages, monsieur Lishman?

M. Lishman: Non, nous exploitons cette entreprise et les agences de voyages situées dans toutes les localités que nous desservons s'occupent du transport au sol pour nous. Si vous vous présentez dans une agence de voyages et vous dites: «je voudrais un billet d'évasion d'Air Canada pour me rendre à New York» on vous répondrait: «Bon, d'accord. Avez-vous besoin de transport au sol?» Si vous dites «oui» on enchaînera: «Nous allons nous en occuper.» Toutes les agences de voyages situées dans les localités que nous desservons ont ce privilège.

M. Howe: Dans toutes les villes que vous desservez?

M. Lishman: Oui.

M. Howe: En arrivant à Malton avec votre autocar nolisé par un groupe, vous pouvez laisser descendre vos clients, mais où allez-vous en attendant de les reprendre?

M. Lishman: Il s'agit d'un autocar nolisé?

M. Howe: Oui.

M. Lishman: C'est parfois un problème. Nous amenons ainsi beaucoup de groupes de voyageurs de Kitchener à l'aéroport. Il y

[texte]

ing group up there and we do not seem to have really a great problem. We inform our drivers to stay away as long as they can and wait up at the last moment. If we do this and co-operate with the police we do not seem to have a problem. However, if we went up there and sat and waited for a length of time they would ask us to go out to the open parking area.

Mr. Howe: You have no particular examples of harassment of one of your coaches or taxis?

Mr. Lishman: Very minor; I have mentioned in this small brief that I feel we should allow a little longer time on the arrivals and departures. We have no problems on the departure; we drop our passengers off and assist them with their baggage and so forth into the terminal and see that they are on their right way. There is no problem there. On the arrivals we sometimes run into a problem.

Mr. Howe: Have you ever considered a terminal, particularly in Kitchener and Guelph where you would take off at a certain time every day for the airport?

Mr. Lishman: We have considered this, but for a traveller wants to be picked up at his place of business or his home, hotel or motel, wherever he is. They want the service. The nature of the game today is service.

Mr. Howe: I can understand that and if people are going to be away for two or three weeks it is much cheaper for them to have us bring them down than park their car at the airport, and more convenient.

Mr. Lishman: Yes, and there is no taxi fare for them to get to our terminal. We have a terminal in Kitchener and one in Guelph and we expect to open one in Brantford shortly. We save them a taxi fare to that office by taking them to their home or place of business and picking them up. We might have to carry their luggage, we might have to carry their family—maybe even their wife, we do not know. We find that this is what the people want and as I mentioned before service is what we try to give the public.

Mr. Howe: I have just one more question, Chairman. It is kind of a personal politeness question, but are you bringing the high

[Interprétation]

beaucoup de voyageurs dans ce coin, mais on ne semble pas vraiment avoir de grands problèmes. Nous recommandons à nos chauffeurs de se tenir éloignés aussi longtemps que possible et de monter au dernier moment. Si on agit ainsi, avec la collaboration de la police, nous n'avons pas de véritables problèmes. Mais si on stationnait là et si on attendait un bon moment, on nous demanderait de circuler et de nous rendre dans le parc de stationnement.

Mr. Howe: Vous n'avez pas d'exemple à citer de circonstances où on vous aurait gêné, à cause de vos autobus, vos familiales ou vos taxis?

Mr. Lishman: Très peu. J'ai mentionné dans ce petit mémoire qu'on devrait, à mon avis, nous autoriser à passer un peu plus de temps au niveau de l'arrivée. Nous n'avons pas de difficultés pour les départs; laissons descendre nos clients et nous les aidons à prendre leurs bagages jusqu'au terminus et nous veillons à les diriger dans la bonne voie. Il n'y a pas de problème de ce côté, mais, à l'arrivée, il se pose parfois un problème.

Mr. Howe: Avez-vous jamais songé à avoir un poste, particulièrement à Kitchener et à Guelph, où vous quitteriez à une heure donnée, tous les jours, pour vous rendre à l'aéroport?

Mr. Lishman: Nous y avons songé, mais celui qui voyage par avion veut qu'on aille le cueillir à son entreprise, à son foyer, à son hôtel ou motel, où qu'il soit. Il veut ce service. C'est ce qui prime aujourd'hui, le service.

Mr. Howe: Je comprends très bien que si des gens doivent s'absenter pendant deux ou trois semaines, il est beaucoup plus économique, et plus commode pour eux de retenir vos services que de se rendre à l'aéroport dans leur propre automobile et de la laisser en stationnement.

Mr. Lishman: C'est juste et ils n'ont pas à payer les frais de taxi pour se rendre au terminus à Kitchener. Nous en avons un autre à Guelph et nous en aurons un à Brantford d'ici peu. Nous épargnons la course en taxi en allant les cueillir où ils sont. Nous serons peut-être obligés de porter leurs bagages ou le bébé—peut-être même leur épouse—nous ne le savons pas. Nous trouvons que c'est là le service que les clients exigent. Ce sont les services que nous essayons de leur fournir.

Mr. Howe: Une dernière question, monsieur le président. Il s'agit d'une question personnelle de caractère politique. Mais, dites-moi,

[Text]

school band from Elmira down next month that are going to Expo 70 in Japan?

Mr. Lishman: We hope to, but they do have their own school buses. I think they should travel in style when they are going that far, I think they should charter a Lishman coach.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I was going to ask Mr. Lishman about the method of disbursing passengers at the airport, but I think Mr. Trudel covered that pretty well. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I am not clear on the type of vehicles you use to go to the airport. Are there cars as well as buses?

Mr. Lishman: The main vehicles we use right at present are five-passenger cars, nine-passenger station wagons and eleven-passenger vehicles. We started this in 1961 and it has grown every year. We hope some day to have luxurious buses running between our area and the airport.

Mr. Rock: You are in favour of a common vehicle terminal then at the airport, this is what I understand, a place where everyone can congregate to get whatever vehicle they need?

Mr. Lishman: Other than Air Terminal Transport Limited I think there are five or six other carriers like me. I noticed in the *Gazette* this morning—I had time to read it this morning—that another carrier has applied for rights out of the Belleville, Brockville, Picton area to come to the airport. There is another gentleman in the room from the Barrie, Penetanguishene, Midland area. There is another one that runs to Peterborough and Lindsay. There is one that goes to St. Catharines.

Mr. Rock: I understand there are many, that is why I asked the particular question. You are for a common vehicle terminal at the airport to look after all of these?

Mr. Lishman: For ground transportation yes.

[Interpretation]

allez-vous amener la fanfare de l'école secondaire d'Elmira le mois prochain, celle qui s'ira à l'Expo 70 d'Osaka au Japon?

M. Lishman: Nous l'espérons. Mais l'école possède son autobus. Les membres de fanfare devraient voyager confortablement surtout, du fait qu'ils vont aller si loin pays. Ils devraient nolisier un autocar Lishman.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Lishman quant à la méthode pour le débarquement des voyageurs, à l'aéroport, mais je pense que Mr. Trudel a très bien posé la question sur ce sujet.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je ne vois pas tout à fait le genre de véhicules que vous utilisez pour venir rendre à l'aéroport. Vous utilisez des automobiles et des autobus?

M. Lishman: Les principaux véhicules que nous utilisons en ce moment, sont des voitures à cinq passagers, des familiales à neuf passagers et d'autres véhicules pour onze passagers. Nous avons commencé d'exploiter ce service en 1961 et il n'a cessé de grandir. Nous espérons qu'un jour nous aurons des autocars luxueux qui parcourront notre région jusqu'à l'aéroport.

M. Rock: Vous aimeriez avoir à l'aéroport un terminus pour les véhicules de transport en commun? Ai-je bien compris, un endroit où les gens pourraient se rendre et où trouveraient le véhicule dont ils auraient besoin?

M. Lishman: Outre l'Air Terminal Transport Limited, il y a cinq ou six autres transporteurs comme moi. J'ai vu dans *La Gazette* de ce matin—j'ai eu le temps de la lire—qu'un autre transporteur a présenté une demande d'autorisation pour la région de Belleville, Brockville, Picton, pour se rendre à l'aéroport. Il y a dans la salle un autre monsieur de la région de Barrie, Penetanguishene, Midland. Un autre qui s'occupe de Peterborough et Lindsay. Il y en a un qui se rend à St. Catharines...

M. Rock: Oui, je comprends qu'il y en a plusieurs, c'est pourquoi je vous ai posé la question. Vous aimeriez donc avoir un point terminal pour les transports en commun à l'aéroport afin de pouvoir accommoder tous ces gens.

M. Lishman: Pour le transport au sol, oui.

[texte]

Mr. Rock: Another thing, do you pay anything for the privilege of bringing in passengers or taking passengers from the airport? Do you pay DOT anything for this?

Mr. Lishman: No, sir.

Mr. Rock: You do not pay?

Mr. Lishman: No.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? I would like to thank you, Mr. Lishman.

Mr. Lishman: Thank you, gentlemen.

The Chairman: This meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum.

I call upon the Air Terminal Transport Company.

Mr. Forrestall: That is the brief we were sitting for; that is the one.

The Chairman: Mr. Hume, would you kindly present the witnesses who are with us today?

Mr. F. R. Hume (Solicitor, Hume, Martin, Timmins & Allen): Thank you Mr. Chairman, my name is F. R. Hume, and I am Solicitor and Counsel for the Air Terminal Transport Limited. With me is Mr. Bruce Dodds, on my immediate right. Mr. Dodds is President of Charterways Co. Ltd., of which Air Terminal Transport is a wholly-owned subsidiary, and he is a Director of Air Terminal Transport. Next to him is Mr. John McDonnell, who is the President and General Manager of Air Terminal Transport. The fourth gentleman has interrupted a holiday. He came back, hoping to be of assistance; he is Captain R. E. Hatfield, and after 30 years as captain with Air Canada, has retired this year and is now a member of the staff of Air Terminal Transport Limited and has done a great deal of work for the company on future ground transport requirements at Toronto International Airport. He has come back to answer any questions that the members of the Committee may have with respect to the future requirements, and he will be available to answer those questions.

[Interprétation]

M. Rock: Autre chose. Versez-vous une cotisation pour avoir le privilège de transporter des voyageurs aller retour à l'aéroport? Payez-vous une taxe, disons, au ministère des Transports pour avoir ce privilège?

M. Lishman: Non, monsieur.

M. Rock: Vous ne payez rien?

M. Lishman: Non.

M. Rock: Je vous remercie.

Le président: Vous auriez d'autres questions à poser, messieurs? Donc, je vous remercie, monsieur Lishman, d'être venu ce matin.

M. Lishman: Je vous remercie, messieurs.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

J'invite l'Air Terminal Transport Company Ltd. à témoigner, s'il vous plaît.

M. Forrestall: C'est là le mémoire que nous attendions; c'est bien celui dont nous parlions.

Le président: Je demanderai à M. Hume de présenter les autres témoins qui l'accompagnent aujourd'hui.

M. F. R. Hume (avocat, membre de l'étude Hume, Martin, Timmins & Allen): Je suis F. R. Hume, je suis avocat et conseiller juridique de l'Air Terminal Transport Co. Ltd.; à mes côtés, M. Bruce Dodds, président de la société Charterways Co. Ltd., dont nous sommes une filiale, et un des administrateurs de l'ATT, ainsi que M. John McDonnell, président et directeur général de la société Air Terminal Transport Co. Ltd.; le quatrième témoin a interrompu ses vacances pour venir nous aider, le capitaine R.E. Hatfield. Il a passé trente ans avec Air Canada. Il a pris sa retraite cette année et maintenant il fait partie du personnel d'Air Terminal Transport Co. Ltd.; il a fait une étude pour notre société sur les besoins futurs en matière de transport au sol à l'aéroport international de Toronto. Il est donc revenu pour répondre aux questions que les membres du Comité pourraient vouloir lui poser quant aux besoins à venir. Il est en disponibilité pour répondre à vos questions.

[Text]

Mr. Chairman, with your permission I will try to field some of the general questions, but as I say, I am a solicitor, not in the transportation business, and I will ask my colleagues to answer any questions that I cannot handle. The brief has been circulated, sir. I do not think it will serve any purpose to read it, but I just might summarize it very briefly for you, and then we will answer whatever questions we are able to.

The brief was submitted after my attendance at your Montreal sittings; and after listening carefully to the questions to try and determine the areas that appeared to interest the members of the Committee, we dealt firstly, briefly with the history of ground transportation at our airport at Malton, and the particulars of the lease.

The next section deals with the federal, provincial and municipal laws relating to public vehicles and taxicabs in Ontario, as it affects the airport operation.

The next section deals with the availability of service provided at the airport, and to very briefly summarize what we have set out there, dealing first of all with the bus operations or public vehicle operations. The first is a service between the airport and a stand outside the Royal York Hotel at York and Front Streets, every 15 minutes, seven days a week from 5:45 a.m. until midnight. The cost is \$1.75 a person. The second is a service to Hamilton by public vehicle between the airport and the Sheraton-Connaught Hotel in downtown Hamilton, and that runs every half hour between 5:30 a.m. and 11 p.m., seven days a week. The cost is \$4 per person.

The third is a public vehicle service between the Inn on the Park, calling at the Bayview and York Mills Plaza every half hour, from 6 a.m. to 11 p.m. Monday to Friday and that is \$3.25. The fourth is a public vehicle service between the Canadiana Motor Hotel, calling at the Holiday Inn at Kennedy Road every half hour, Monday to Friday, the cost of which is \$3.50, and then a shorter service between the airport, the Skyline Hotel, the Constellation Hotel and the Cambridge Motor Hotel, all of which are located in fair proximity to the airport, and that runs every 15 minutes from 6 a.m. to 11.15 p.m., Monday to Friday. The cost is \$1 per person.

In addition to that, Mr. Chairman and gentlemen, the company operates a fleet of

[Interpretation]

Monsieur le président, avec votre autorisation, je vais essayer de répondre aux questions de portée générale, mais je suis avocat et non pas un spécialiste des transports, et je demanderai donc à mes collègues de répondre aux questions qui dépassent ma compétence. On a distribué des copies de notre mémoire. Je ne crois pas qu'il soit vraiment utile de vous en faire la lecture, mais peut-être pourrais-je essayer de le résumer brièvement et nous répondrons ensuite aux questions dans la mesure du possible.

Notre mémoire a été présenté après que j'eux assisté à vos audiences de Montréal, où j'ai porté une oreille attentive aux délibérations afin de préciser les secteurs qui semblaient intéresser les membres du Comité. Nous avons donné tout d'abord un bref résumé de la situation du transport au sol à l'aéroport international de Toronto à Malton ainsi que des détails de notre bail.

La partie suivante traite de la législation fédérale, provinciale et municipale relative aux véhicules publics et aux voitures de taxi en Ontario dans la mesure où elle a trait aux services de l'aéroport.

La partie suivante porte sur la disponibilité des services à l'aéroport. Pour résumer brièvement ce que nous y avons dit, il y a tout d'abord les services d'autobus, de véhicules publics. Le premier est un service entre l'aéroport et un poste à l'extérieur de l'hôtel Royal York, à l'angle des rues York et Front toutes les 15 minutes, 7 jours par semaine, de 5 h 45 le matin à minuit. Le coût en est de \$1.75 par voyageur. Le deuxième est un service à Hamilton par véhicules publics entre l'aéroport et l'hôtel Sheraton-Connaught au centre-ville d'Hamilton toutes les demi-heures de 5 h 30 du matin à 11 heures du soir, 7 jours par semaine et dont le coût est de \$4 par personne.

Le troisième est un service de véhicules publics entre l'aéroport et l'Inn on the Park avec arrêt au Bayview et au York Mills Plaza, toutes les demi-heures à partir de 6 h. le matin jusqu'à 11 h. le soir du lundi au vendredi. Il en coûte \$3.25. Le quatrième est un service de véhicules publics entre l'aéroport et l'Hôtel Canadiana, avec arrêt au Holiday Inn sur le chemin Kennedy, toutes les demi-heures du lundi au vendredi, au coût de \$3.50; ensuite un service de trajet plus court entre l'aéroport, le Skyline, le Constellation et l'hôtel Cambridge, qui se trouvent tous assez près de l'aéroport, cela à toutes les 15 minutes de 6 h. le matin à 11h 15 le soir, du lundi au vendredi. Il en coûte \$1 par personne.

En plus de cela, monsieur le président, messieurs, nous avons environ 130 limousines

[Texte]

approximately 130 limousines as shown on the coloured fare schedule attached to your brief, Schedule "A".

Mr. Forrestall: Are they radio-equipped?

Mr. Hume: They are not radio-equipped, sir. I am instructed that the company tried radio equipment some time ago. They found it to be very, very expensive and they found that the percentage of use was so small that it did not justify the excessive expenditures. They find that the telephone control that they have with their drivers checking in provides an adequate control so they do not have radio-equipped cars.

In addition to that service, the brief outlines the kind of equipment used. Perhaps I have covered it. They now have late-model 41-passenger buses. The limousines I said, are about 130. They have an ambulance bus at the airport for use on the runway, for cases that require assistance in and out of aircraft by ambulance. They also supply the baggage porters at the airport. They have available van-type trucks to handle delayed baggage. They have about 300 drivers as employees of the company, with an additional staff of about 100 persons including some 25 dispatchers and other office personnel, and they operate that equipment at the airport.

The licence permission with respect to the company is that they are not operating a taxi business. They are operating a public vehicle business under the Ontario Public Vehicles Act. It might be of some assistance because where appeared, I think, listening to your discussions of the last couple days, some confusion as to the situation in Ontario. As Mr. Givens and I practised law together in this city for a number of years, he knows as much about it as I do, but it may be that some of you do not understand that we have in this province the Public Vehicles Act. It describes a public vehicle as a vehicle conducting passengers on the highway for compensation, but it excludes the taxi-cab.

A taxi-cab is described as a motor vehicle, defined under the Highway Traffic Act as having a seating capacity of not more than six persons exclusive of the driver, hired for a specific trip" and "for which one fare only is collected." In brief, the difference between a public vehicle and a taxi-cab in Ontario is that the taxi-cab cannot charge individual fares. The presence of a meter or no meter has nothing to do with the definition. It is simply defined as I have read it out in Section

[Interprétation]

ainsi qu'on peut le voir à l'échelle de tarifs qui est présentée en couleur à l'annexe A du mémoire.

M. Forrestall: Est-ce qu'elles ont des appareils radio?

M. Hume: Non. On me dit que la compagnie a essayé cet équipement il y a quelque temps; elle a trouvé que c'était très, très coûteux et que le pourcentage d'utilisation était si faible que cela n'en justifiait pas les dépenses excessives. On estime suffisant le contrôle téléphonique des chauffeurs qui appellent aux fins de vérification, c'est pourquoi il n'y a pas de radio dans les voitures.

En plus de ce service, il y a dans le mémoire une présentation du type d'équipement utilisé, déjà énuméré en partie: il y a 41 autobus dernier modèle pour les voyageurs, les limousines, je l'ai dit, sont environ 130, il y a un autobus-ambulance à l'aéroport qui sert au transport des malades. On assure également le service de porteurs de bagages à l'aéroport et on dispose de camions-remorques pour les bagages en retard. La société emploie un personnel d'environ 300 chauffeurs et un personnel supplémentaire d'environ 100 personnes, y compris 25 responsables du trafic et autre personnel de bureau, qui utilise l'équipement à l'aéroport.

La licence accordée à la société porte qu'elle n'exploite pas une entreprise de taxis, mais une entreprise de véhicules publics en vertu de la Loi sur les véhicules publics de l'Ontario. La distinction pourrait peut-être vous aider, car je pense qu'après avoir entendu vos discussions des quelques derniers jours, il semble y avoir une certaine confusion quant à la situation en Ontario. M. Givens et moi-même avons tous deux pratiqué le droit à Toronto pendant un certain nombre d'années, et il connaît donc aussi bien la situation que moi, mais certains d'entre vous n'êtes peut-être pas au courant de la Loi sur les véhicules publics de l'Ontario, qui définit un véhicule public comme étant un véhicule transportant des passagers sur la route contre rémunération, mais à l'exclusion des taxis.

La Loi sur la circulation routière décrit un taxi comme un véhicule moteur pouvant transporter au plus six passagers à l'exclusion du chauffeur nolisé pour un seul voyage particulier, pour lequel un seul passage est perçu. Bref, la distinction à faire entre véhicule public et taxi en Ontario, c'est que le taxi ne peut pas exiger des passages individuels. La présence ou l'absence d'un taximètre n'entre pas dans la définition. Cette dernière est celle que je viens de donner en faisant lecture de

[Text]

1 (i) of the Act. So, a taxi-cab does not require a public vehicle licence but a public vehicle does.

And that licence is granted after a hearing before the Ontario Highway Transport Board, and the Board, if it is sufficiently persuaded that public necessity and convenience justifies the application, will grant a certificate of public necessity and convenience following which the Minister of Transport in this province issues a licence. So that it may be clear to you, therefore, gentlemen, the buses and everyone of the limousine vehicles are licenced under the Public Vehicles Act and have a public vehicle licence plate on them. They can therefore operate within the confines of the licence only, and they operate on the highways of this province and are able to charge one fare or individual fares under the Public Vehicles Act.

The licence is restricted by the Ontario Highway Transport Board in that it only permits service, generally speaking, to and from the Toronto International Airport, to and from Metropolitan Toronto and Hamilton, with no pickup or discharge privileges en route. In other words, it is a direct service. This is not to say that you cannot drop a passenger off en route, but you cannot pick a passenger up after you leave the airport and then drop him further on down the road.

In addition, the regulations under the Public Vehicles Act in this province permit a public vehicle licence holder to operate a charter trip, with certain qualifications that I do not think are of particular interest to the Committee; under that automatic charter privilege, the company can send its 130 limousines from the airport to any point in Ontario, and do, in fact, occasionally get calls to transport people to distant places. You name it, and they get calls from time to time, but my instructions are that the bulk of their service by the limousines is in the Metropolitan Toronto area and to Hamilton.

The brief deals then with the two leases that we have with Her Majesty. The first, and I believe copies of it have been made available to you, is the standard lease under which we have operated that expires on July 31 of this year. There is a second lease which is on a yearly basis, and relates to the use and occupation of certain space in the Aeroquay for dispatching booth, staff washrooms, locker

[Interpretation]

l'article 1 (i) de la Loi. Ainsi, à l'encontre du véhicule public, le taxi n'a pas besoin d'un permis de véhicule public.

Et ce permis est accordé après audience à la Commission des transports routiers de l'Ontario qui, si elle est persuadée que le service public l'exige, accorde un certificat de nécessité et de commodité publiques, après quoi le ministre des Transports de la province délivre un permis. Il vous sera donc clair, messieurs, que les autobus et les limousines détiennent un permis en vertu de la Loi sur les véhicules publics et portent des plaques de véhicules publics. Leur exploitation doit donc respecter les conditions de la licence; ces véhicules sont en service sur les routes de la province et peuvent demander un seul passage ou des passages individuels aux termes de la Loi sur les véhicules publics.

Le permis est sujet aux restrictions imposées par la Commission du transport routier de l'Ontario, en ce sens que le service n'est permis, dans l'ensemble, qu'en provenance et à destination de l'aéroport international de Toronto, en provenance et à destination du grand Toronto et d'Hamilton, sans aucune possibilité de recueillir ou de laisser des voyageurs en route. En d'autres mots, il s'agit d'un service direct; ce qui ne veut pas dire qu'on ne peut pas laisser un voyageur en route, mais on ne peut prendre un passager après avoir quitté l'aéroport pour le laisser plus loin le long de la route.

En plus, le règlement établi en vertu de la Loi sur les véhicules publics autorise le détenteur d'un permis de véhicule public à faire des voyages par contrat d'affrètement, à certaines conditions dont je ne crois pas qu'elles intéressent particulièrement le Comité; en vertu de ce privilège d'affrètement, la compagnie peut envoyer ses 130 limousines de l'aéroport à n'importe quel point de l'Ontario et, en fait, à l'occasion nous sommes appelés à transporter les gens à des endroits éloignés. Nommez un endroit et à l'occasion on reçoit des appels pour y aller. Mais mes clients me disent que la plus grande partie de leur service de limousines se fait dans la région métropolitaine de Toronto et à Hamilton.

Le mémoire traite ensuite des deux baux que nous avons avec Sa Majesté. Le premier et je pense que vous en avez tous une copie a été mise à votre disposition, c'est le bail habituel d'exploitation qui prend fin le 31 juillet de cette année. Il y a un deuxième bail qui se renouvelle à chaque année et qui traitait à l'occupation de certains espaces à l'aéroport: cabine pour les appels téléphoniques.

[Texte]

rooms, and so on. The principal lease is the one dated August 1, 1960 and the Departmental Number is 65899.

There appeared to be, at least to me, listening to the questions and answers, some confusion with respect to the availability of services at the airport.

The services of Air Terminal Transport limited that I have outlined are number one; that is not necessarily the top one but that is one of them.

The second service available is a service by way of the public transit system operated by the Toronto Transit Commission. They operate, what we call in Toronto, a red bus or a street bus out to Malton. That bus calls in at the airport and you can, for a 25-cent token, get on that bus and transfer anywhere you want in the city. So, that is number 2 and a great many people, I am sure, use that service, otherwise the Toronto Transit Commission would not be continuing it.

The third service available to you when you arrive at the airport, if you do not like the taxi rates or the limousine rates, is that for 50 cents, you can take an express Toronto Transit Commission bus to the subway station, Islington Avenue Station, and there, for another 25-cent token, you can get on the subway and go to the Westbury Hotel or the Royal York Hotel; therefore you can go anywhere on the bus lines for a total of 75 cents.

The fourth service available to you is to rent a car if you wish to, and the fifth service available to you is that you can ask our dispatcher to call you a taxi or call your own taxi. By arrangement with the Department, if our dispatching service is asked to procure a taxi we will call a taxi. We use taxis when there is a rush or an extra number of people and we do not have the limousines available. I think the brief indicates on page 13 that the average is about 50 trips a day. I might say to the Committee—and this is not in the brief—that our insurance coverage for people riding in our vehicles is \$2 million, and our insurance coverage when we put you in a taxi is \$1 million, although of course we receive no part of the revenue from the taxi operator. I imply if we or the dispatcher put you in the taxi, our policy protects you in that taxi to the extent of \$1 million, which would be in addition to whatever the taxi company has to have under the Metropolitan or Mississauga licensing regulations.

[Interprétation]

salles de toilette pour le personnel, vestiaire et le reste.

Le bail principal est celui qui porte la date du 1^{er} août 1960 et le numéro 65899 du ministère.

Après avoir entendu les questions et réponses, il me semble y avoir une certaine confusion quant à la disponibilité des services à l'aéroport; voici donc ce qu'il en est.

Les premiers services sont ceux dont je vous ai parlé, ceux de l'Air Terminal Transport Ltd., qui n'occupent pas nécessairement le premier rang d'importance. Le deuxième service disponible est celui des transports en commun exploités par la Commission des transports en commun de Toronto. Il y a un autobus de la ville qui se rend à Malton; cet autobus fait un arrêt à l'aéroport et pour 25c on peut le prendre et correspondre avec n'importe quelle ligne d'autobus de la ville. C'est donc le deuxième service, et bien des gens doivent l'utiliser, sans quoi la Commission des transports en commun de Toronto l'abandonnerait.

Le troisième service disponible, lorsque l'on arrive à l'aéroport et que l'on n'aime pas le tarif des taxis ou des limousines, c'est que pour 50c, on peut prendre un autobus rapide vers une des bouches du Métro, la station Islington, et pour 25c.; de plus on peut prendre le Métro et se rendre au Westbury Hotel ou au Royal-York; on peut donc se rendre n'importe où en ville, par autobus, pour 75c.

Le quatrième service disponible est celui de la location de voitures, si vous le désirez. Et le cinquième service est que vous pouvez demander à notre expéditeur de vous faire venir un taxi, ou vous pouvez appeler votre propre taxi. En vertu des dispositions prises avec le ministère, si notre service d'expédition reçoit la demande d'un taxi, nous en ferons venir un. Nous avons recours aux taxis lorsqu'il y a pointe et qu'il y a un trop grand nombre de personnes pour le nombre de limousines en disponibilité, je pense qu'à la page 13 du mémoire, nous indiquons que la moyenne est d'environ 50 voyages par jour. Et je pourrais ajouter—cela n'est pas dans le mémoire—que notre assurance pour les personnes qui empruntent nos véhicules est de 2 millions de dollars et notre assurance, quand nous vous confions à un taxi, est d'un million de dollars, bien qu'évidemment nous ne recevions aucune partie du revenu du chauffeur de taxi. Si nous ou notre expéditeur vous confions au taxi, notre police d'assurance vous protège jusqu'à concurrence d'un million de

[Text]

I am instructed to advise the Committee—this I think you heard in Montreal—that this Company has no objection if the Department decides that taxis are to be permitted at the airport. The Company has made representations to the Department before this Committee was announced, actually, anticipating the termination of this contract in which they have suggested to the Department—and this may be available to you—that they would phase in the use of taxicabs as may be required under their broker's licence.

There is a considerable amount of confusion about this broker's licence and I can best describe it, Mr. Chairman, by reading you the definition of a broker in the by-law of the Town of Mississauga.

Somebody said this morning—I think it was Mr. Deakon—that they would be operating 80 taxicabs. The fact is that they would be operating no taxicabs. Brokers are defined in the Corporation of the Town of Mississauga's by-law number 79-36 under which they are licensed. It means a person or company who operates a dispatching service for the convenience of licensed cab owners. So the brokerage licence would permit this Company to provide a dispatching service, presumably by radio but it could be by some other method such as telephone, for those independent owners who wished to join this particular broker—and it is a voluntary decision on their part—and there are a series of brokers in the Town of Mississauga who do provide the dispatching service.

So if I have clarified it—perhaps it did not need to be clarified but the by-law defines a taxi broker simply as someone providing the dispatching service, and this Company is licensed. It does not yet provide any dispatching service because it has not organized this part of its operation but it has suggested to the Department that with this brokerage licence which it has, it could expand at the travelling public's choice. They could have either a taxi or a limousine, under the system if they wanted to use that method of transportation, whereby they would simply indicate to the dispatcher which they wanted. If they wanted a limousine, one would be called up or the next one in line would be used. If they wanted a taxi, one of the independent cab owners who was a member of this brokerage organization would be called up and used.

[Interpretation]

dollars, somme qui s'ajoute aux montants de l'assurance que la société de taxis doit posséder aux termes des règlements afférents à la licence délivrée par Toronto ou Mississauga.

On me dit qu'il serait bon que je dise au Comité—je pense qu'on vous en a déjà fait part à Montréal—que la société que je représente ne s'oppose pas à ce que le ministère autorise la présence de taxis à l'aéroport. La société a formulé des instances au ministère avant même qu'on annonce la visite du Comité, en prévision de l'expiration du présent contrat, et on a dit au ministère—on peut mettre la déclaration à votre disposition—que la société introduisait graduellement l'usage de taxis, selon les besoins, en vertu du permis d'agence qu'elle détient.

Il y a beaucoup de confusion quant à ce permis d'agence. La meilleure façon de vous expliquer la chose serait de lire la définition que l'on donne de l'agence dans le règlement de la ville de Mississauga.

Quelqu'un a dit ce matin, je pense que c'est M. Deakon, que la société aurait 80 taxis; elle n'aurait aucun taxi elle-même. Une agence est définie, dans le règlement n° 7936 de la municipalité de Mississauga, en vertu duquel la société détient sa licence, une personne ou une société qui exploite un service d'expédition pour l'acheminement des voitures au service des propriétaires de taxis possédant un permis. Donc, le permis d'agence autorise la société à fournir un service d'expédition, par radio normalement, mais ce pourrait être par téléphone, aux propriétaires indépendants qui désirent se joindre à ce courtier et cela est toute liberté. Il y a un certain nombre de courtiers à Mississauga qui assurent ces services.

J'espère donc avoir éclairé la question, ce n'était d'ailleurs peut-être pas nécessaire mais le règlement définit l'agence comme étant une personne qui assure le service d'expédition, et la société que je représente y est autorisée. Elle n'assure pas encore ce service parce que nous n'avons pas encore établi l'organisation nécessaire, mais nous avons fait savoir au ministère qu'avec ce permis d'agence que nous possédons déjà, nous pouvons augmenter nos services au choix du public voyageur, qui pourra prendre un taxi ou une limousine en indiquant simplement à l'expéditeur qu'il désire l'un ou l'autre. Si l'on veut une limousine on en fera venir une; si l'on désire un taxi, un des propriétaires indépendants membres de l'agence sera appelé.

[Texte]

The question of deadheading is dealt with very briefly in the brief. This is, of course, one of the complaints one hears. The Company calculates that it deadheads 64 per cent of the time. I do not know what the taxi drivers deadhead but this is the operation, because it must be understood that the only authority, the only authority, that this Company has from the Province of Ontario is to operate to and from the airport. It cannot at a slow time send a car to do anything else. It sits at the airport until it is needed and when it is needed it goes out on its job and picks somebody up, so it is deadheading one way. And the calculation I gave you is that which I have been told is the result of the Company's investigation.

Finally, I have indicated to you Mr. Hatfield's presence. For some time the Company has been studying the plans for the future and he is going to give you his views on any questions you may have. Mr. Hatfield has the advantage, I was told at lunch today, of having been a senior airline pilot for a long number of years and he has landed at almost every airport because of diversions and one thing or another and he has had quite a few very interesting experiences with respect to ground transportation at a great many airports. That may be of assistance to you.

Mr. Chairman, I have very briefly summarized this document. Schedule "A" I have indicated is our rate schedule. The rates, of course, are set by us but approved by the Federal Department of Transport. Schedule "B" is a comparison of the taxi rate and our present approved rate. In most cases our rates slightly higher. In that regard I might say that again it is the travelling public's decision whether they want us to call them a cab or whether they want to use our limousine, but if they use our limousine they are going to have to pay in some cases 10, 20, or 30 cents more. We think it is a bargain. We think it is worth it.

Finally, we have reproduced one letter that we received from Air Canada. There are others available, I believe, in the file. The letter deals with a variety of subjects but the final paragraph on page 1 is one example of a complimentary letter we have received from Air Canada with respect to its operations.

Mr. Chairman, I might add that we also have a contract with Air Canada. This is a separate document that does not relate to the Department; it is an undertaking with Air Canada that we will provide a satisfactory ground transportation service at the airport. One contract complements the other. It is interesting to note that the original lease with the Department of Transport had a provision

[Interprétation]

Pour ce qui est des voyages à vide, nous en parlons très brièvement dans le mémoire; c'est une des plaintes qu'on entend. La société estime que 64 p. 100 de ses voyages se font à vide. Je ne sais pas quel est le pourcentage pour les chauffeurs de taxis, mais voilà le nôtre. Il faut comprendre que la seule autorisation accordée à notre société par la province d'Ontario, porte sur le service entre l'aéroport et le centre de la ville. On ne peut employer une voiture à d'autres fins, dans les périodes creuses. Elle doit attendre à l'aéroport jusqu'à ce qu'on en ait besoin, alors, on fait le travail, on va cueillir voyageurs, donc on est à vide la moitié du trajet. Le chiffre que je vous ai cité est celui que m'a donné la société à la suite d'une enquête qu'elle a faite.

Enfin, je vous ai signalé la présence de M. Hatfield. La société, depuis un certain temps, étudie le programme de son avenir, et M. Hatfield répondra à toutes les questions que vous pourriez vouloir lui poser sur ce point. M. Hatfield a l'avantage, je l'ai appris au déjeuner aujourd'hui, d'avoir été pilote principal de ligne pendant de longues années, et il a atterri à peu près à tous les aéroports en toutes sortes d'occasions: il a eu bon nombre d'expériences des plus intéressantes quant au transport au sol à de nombreux aéroports. Cela pourra vous aider.

Monsieur le président, j'ai résumé assez brièvement le mémoire. En appendice A, nous avons les taux établis par nous mais qui sont approuvés par le ministère fédéral des Transports. L'appendice B donne une comparaison du taux des taxis et de nos taux actuels approuvés. Dans la plupart des cas, nos taux sont un peu plus élevés. A cet égard, je pourrais ajouter qu'ici encore, ce sont les voyageurs qui décident de prendre une limousine ou un taxi, mais s'ils utilisent nos limousines, ils devront en certains cas payer 10c., 20c. et même 30c. de plus. Nous croyons que c'est une aubaine, que cela en vaut la peine.

Enfin, nous avons fait reproduire une lettre que nous avons reçu d'Air Canada. Il y en a d'autres, je crois, dans le dossier. Cette lettre traite de divers sujets, mais le dernier paragraphe de la page 1 est un exemple de ces lettres de félicitations que nous recevons d'Air Canada à l'endroit de nos services.

Monsieur le président, j'ajoute que nous avons aussi un contrat avec Air Canada. C'est un document distinct qui ne se rattache pas au Ministère; nous nous engageons envers Air Canada à assurer un service satisfaisant de transport au sol à l'aéroport. Un contrat vient suppléer l'autre. Il est intéressant de noter que dans le premier bail passé avec le ministère des Transports, il y avait une disposition

[Text]

in it that if Air Canada cancelled their contract with us, the Department's lease was automatically cancelled. That I do not think is in the present lease but we do have this additional agreement with Air Canada dealing with the quality and kind of service.

That is a very quick resume of the document and I will do my best now, Mr. Chairman. If I cannot answer the question, I have learned over the years in appearing before committees like this not to try and guess. If I cannot answer I am sure the gentleman on my right will be able to answer the questions.

The Chairman: Thank you. Thank you very much. Mr. Breau.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman. I think this question should be directed to the representatives of the Company.

Could you tell the Committee how many passengers a day, on the average, you transport from downtown to the airport and from the airport elsewhere?

Mr. Bruce Dodds (President, Charterways Co. Ltd.): On the average, from downtown to the airport or from the homes to the airport, between 500 and 600. That is pick-ups to the airport. That is an average.

Mr. Breau: And how many from the airport?

Mr. Dodds: That is difficult. I can tell you that we handled 797,000 passengers in our cars in 1969. I have one day, I believe. I grabbed it this morning—2,600 people we handled one day in our cars.

Mr. Breau: But that would not be the average. It is just one day.

Mr. Dodds: That is just average. We have the figures by days but...

Mr. Breau: What percentage of the people going to the airport do you transport from homes or from downtown to the airport? Have you those figures?

Mr. Dodds: No, I have not.

Mr. Hume: People travel to the airport in their own cars and by subway.

Mr. Breau: You would not have any estimate of what percentage you transport?

Mr. Dodds: The only figure I could give you is this. We were quite interested ourselves in

[Interpretation]

portant que si Air Canada annulait notre contrat, celui du ministère était automatiquement annulé. Cette clause n'est pas dans le présent bail, mais nous avons cette entente supplémentaire avec Air Canada pour ce qui est de la qualité et du genre de service à assurer.

Voilà donc un résumé rapide du document. Et je ferai de mon mieux maintenant, monsieur le président, pour répondre à vos questions moi-même. Mais en comparaisant devant les comités, j'ai appris au long des années que si je ne peux pas répondre à une question, mieux vaut ne pas tenter d'inventer une réponse. Si donc je ne puis répondre, je suis sûr que le monsieur qui est à ma droite saura le faire.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Breau.

M. Breau: Merci, monsieur le président. Je crois que la question devrait être adressée aux fonctionnaires de la société.

Pourriez-vous dire au comité combien de voyageurs vous transportez tous les jours du centre de la ville vers l'aéroport et de l'aéroport vers le centre de la ville, en moyenne?

M. Bruce Dodds (président de la société Charterways Co. Ltd.): En moyenne, à partir des résidences ou du cœur de la ville vers l'aéroport, c'est de 500 à 600 cueillettes vers l'aéroport.

M. Breau: Et de l'aéroport, combien?

M. Dodds: C'est difficile à dire. Je puis vous dire que nous avons eu 797,000 voyageurs dans nos véhicules en 1969. Je crois que j'ai peut-être le chiffre d'une seule journée, que j'ai pris ce matin: 2,500 voyageurs dans une journée dans nos automobiles.

M. Breau: Mais ce n'est pas une moyenne. C'est une seule journée.

M. Dodds: Nous avons les chiffres par jour.

M. Breau: Avez-vous le pourcentage de voyageurs que vous transportez de leur résidence ou du cœur de la ville à l'aéroport, avez-vous ces chiffres?

M. Dodds: Non, monsieur.

M. Hume: Oui, mais les gens vont à l'aéroport dans leurs propres automobiles et par le Métro.

M. Breau: Vous n'avez pas le nombre que vous transportez vous-mêmes?

M. Dodds: Le seul chiffre que je puisse vous donner est le suivant. Nous nous sommes

[Texte]

terms of how many we were bringing out, and about a year ago we checked for a couple of days and our figures indicated that we brought about half the people who used taxis or limousines and who paid for hired transportation to the airport. I would be surprised if we retained half.

Mr. Breau: Supposing there would be a stand for metered taxis at the airport, and considering that there will not always be cabs there, because they will go where the business is, have you any estimate of what percentage of your travellers they would pick up at the airport going elsewhere.

Mr. Dodds: No, I have not. Certainly they would get some. There is no question, but what percentage I would only be guessing.

Mr. Breau: You have no estimate of what loss of revenue that would mean to you.

Mr. Hume: Well, it has never happened you see. So it is simply a guess.

Mr. Breau: But certainly in some airports in the United States the trend would be about the same because the travelling public in the United States and Canada is about the same kind so there must be some figures available from New York or Los Angeles to say how many there take the bus, how many take the limousine and how many take the cabs.

Mr. Dodds: I am sorry, we do have that in terms of our fleet. For instance, I can tell you that of the people that present themselves at the door for our transportation, 54 per cent of them use cars.

Mr. Breau: That is your limousines.

Mr. Dodds: Our limousines, yes. There are 54 per cent who will use limousines, 40 per cent will use buses, the other 4 per cent will use our Hamilton service, our north Metro service, our Skyline service, and so on. Of all the people that come into the airport on aircraft, about 25 per cent present themselves to our firm for transportation. Twenty-five per cent of the people appearing at the airport want ground transportation. That is our estimation, our records.

Mr. Breau: Mr. Chairman, Mr. Hume mentioned that the licence that Air Terminal Transport has from the provincial authority here is only to transport people from the airport to downtown and from downtown to the airport. Is that correct?

[Interprétation]

intéressés à savoir combien de personnes nous amenions à l'aéroport, et il y a un an environ, nous avons vérifié pendant une couple de jours et nos chiffres ont indiqué que nous transportions à peu près la moitié de ceux qui se servaient de limousines ou de taxis, pour se rendre à l'aéroport. Je serais étonné que nous en ayons conservé la moitié.

M. Breau: A supposer qu'il y ait un poste de taxis avec taximètres à l'aéroport, considérant qu'il n'y aura pas toujours des taxis à cet endroit, car ils iront là où la clientèle se trouve, avez-vous une idée du pourcentage des voyageurs que vous pourriez cueillir à l'aéroport qui iraient ailleurs?

M. Dodds: Non, je ne sais pas. Il y en aurait certainement quelques-uns, mais combien, je ne le sais pas.

M. Breau: Vous n'avez aucune idée de la perte de revenus en cause?

M. Hume: Non, cela ne s'est jamais produit, alors ce serait deviner tout simplement.

M. Breau: Oui, mais certainement à certains aéroports aux États-Unis, la tendance serait à peu près la même. Le pourcentage serait le même, en raison du fait que le public voyageur se trouve être à peu près le même aux États-Unis et au Canada; par conséquent, il peut y avoir des chiffres disponibles de New York ou de Chicago pour savoir combien de personnes prennent les autobus, combien prennent les limousines, combien prennent les taxis.

M. Dodds: Je m'excuse, nous avons ces chiffres pour notre train de voitures. Par exemple, je puis vous dire que du nombre de personnes qui nous demandent de les transporter, 54 p. 100 emploient les automobiles.

M. Breau: Vos limousines.

M. Dodds: Oui, nos limousines, 54 p. 100 emploieront les limousines, 40 p. 100 emploieront les autobus et 4 p. 100 notre service d'Hamilton, notre service métro-nord, notre service Skyline, etc. De toutes les personnes qui arrivent à l'aéroport en avion, environ 25 p. 100 se présentent chez nous pour le transport. 25 p. 100 des personnes qui arrivent à l'aéroport veulent le transport au sol, d'après nos chiffres.

M. Breau: Monsieur le président, M. Hume a dit que le permis qu'Air Terminal Transport détient de l'autorité provinciale n'est que pour le transport des voyageurs de l'aéroport au cœur de la ville, et du cœur de la ville à l'aéroport. Est-ce exact?

[Text]

Mr. Hume: No, I am sorry. If I said that I am wrong. What I meant was that the licence was for the carriage of persons between Metropolitan Toronto and the airport, and downtown Hamilton and the airport.

Mr. Breau: It is that specific? I remember Murray Hill for example in Montreal, it was different. They could transport people all over the province.

Mr. Hume: Well, if this can help, it is that specific and here it is. It is licence No. 1519 and it is for the carriage of passengers, their baggage and express freight between Metropolitan Toronto and the Toronto International Airport and the City of Hamilton and the Toronto International Airport including intermediate points provided that there be no local public vehicle privilege en route, provided further that the movement between the City of Hamilton and the Toronto International Airport intermediate points shall be restricted to the transportation of airlines passengers and members of the crew of aircrafts arriving at or departing from Toronto International Airport.

So technically we could not even pick up a sightseer who wanted to go to look at the airport to see what...

Mr. Breau: In other words, you cannot charter either.

Mr. Hume: Oh, yes. Under licence 1519 and the regulations under the Public Vehicles Act, we can operate charter privileges to and from the Toronto International Airport only. And we do. The airlines will bring a tour in and they will charter our bus to take them to Niagara Falls, and so on.

Mr. Breau: Okay, thank you. As the concessionaire there, I think that is the right word, do you get any co-operation from the airlines to know how many passengers are going to arrive? You do not get to know how many will use the bus, or how many will use the limousine, but do you know well enough in advance how many passengers you will have to handle?

Mr. Dodds: Sometimes. On occasion, late at night. We are fortunate enough sometimes to get the airlines to advise us in advance how many people were on board. We have to use our judgment as to how many of those people will be sent to us.

Mr. Breau: During the day do you still try or is it not important during the day?

Mr. Dodds: No. We have never had it during the day.

[Interpretation]

M. Hume: Non. Je m'excuse, si j'ai dit cela, j'étais dans l'erreur; j'entendais que le permis porte sur le transport de personnes entre le grand Toronto et l'aéroport, et entre le centre-ville d'Hamilton et l'aéroport.

M. Breau: Le permis est si précis? C'était tout à fait différent pour Murray Hill à Montréal. On pouvait transporter les voyageurs dans toute la province.

M. Hume: C'est tout aussi précis que cela, et le voici d'ailleurs: c'est le permis n° 1519, pour le transport des voyageurs, de leurs bagages et de leurs colis entre la région métropolitaine de Toronto et l'aéroport international de Toronto ainsi que la ville d'Hamilton et l'aéroport international de Toronto, y compris les points intermédiaires, à condition qu'il n'y ait pas de service public en route, à condition aussi que le trajet entre l'aéroport de Toronto, Toronto et Hamilton se fasse uniquement pour le transport des voyageurs ou des membres de l'équipage qui arrivent à l'aéroport international de Toronto ou qui le quittent.

Nous ne pourrions même pas, en principe, prendre un touriste qui voudrait voir l'aéroport...

M. Breau: En d'autres termes, vous ne pouvez pas nolisier non plus.

M. Hume: Oui, nous le pouvons. En vertu du permis n° 1519 et des règlements établis aux termes de la Loi sur les véhicules publics, nous pouvons nolisier aller et retour de l'aéroport international de Toronto, et c'est ce que nous faisons. Les avions amènent des voyageurs en tournée organisée et nolisent nos autobus pour les amener à Niagara Falls.

M. Breau: Très bien. En tant que concessionnaires, si c'est là le mot juste, est-ce que vous avez la collaboration des lignes aériennes pour savoir combien de voyageurs vont arriver? Je sais que vous ne savez combien prendront l'autobus ou combien la limousine, mais savez-vous d'avance de combien de voyageurs vous aurez à vous occuper?

M. Dodds: Parfois. À l'occasion, tard le soir nous avons pu obtenir des lignes aériennes qu'elles nous disent combien de voyageurs il y avait à bord de l'avion. Il nous faut juger combien il y en aura qui auront besoin de nos services.

M. Breau: Pendant le jour, est-ce que vous essayez de savoir ou n'est-ce pas important?

M. Dodds: Non, nous l'avons jamais su pendant le jour.

[Texte]

Mr. Breau: Do you need it during the day too?

Mr. Dodds: Certainly.

Mr. Breau: During the day do you have more business so that you can afford to have more cars there?

Mr. Dodds: It is not as necessary during the day.

Mr. Breau: That is all.

Mr. Dodds: We get good information on when flights are being diverted, or when flights are being held. We are advised of that immediately.

Mr. Breau: One more question. Do you get the impression then that the airlines try to extend their services to ground transportation. In other words, they want to make sure that their passengers get ground transportation.

Mr. Hume: Well, Air Canada does because we have a contract with them?

Mr. Breau: But not the airlines in general?

Mr. Hume: We have no contract with the other airlines.

Mr. Dodds: Air Canada co-operation is limited. I mean we do not get it all the time. They have had flights come in from New York late at night that we did not even know were arriving.

Mr. Breau: Thank you.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes. Mr. Hume, you apparently believe that you have to live up to your lease agreement and are prepared to provide metered taxi service. Is this why you are going into the brokerage business in Mississauga?

Mr. Hume: No. The agreement says that we must provide limousine, bus and taxi service and we do so. If anybody asks our dispatcher for a taxi they get a taxi. And this is, in my view, living up to the terms of the agreement. The department, who has the right to cancel this agreement if we are in breach of conveyance, has never indicated that it is not.

The reason for the brokerage licence was as a result of studies indicating that with increased traffic and so on, the phasing-in of the Mississauga taxi operators would be in the public interest. And the brokerage licence we

[Interprétation]

M. Breau: Avez-vous besoin de savoir le jour aussi?

M. Dodds: Certainement.

M. Breau: Ou est-ce que le jour vous avez plus à faire et alors vous pouvez vous permettre de tenir plus de limousines en disponibilité?

M. Dodds: Ce n'est pas aussi nécessaire le jour.

M. Breau: C'est tout.

M. Dodds: Nous sommes bien renseignés sur les envolées qui sont détournées ailleurs, ou sur celles qui sont retenues au sol. On nous avise de cela immédiatement.

M. Breau: Une dernière question. Avez-vous l'impression alors que les lignes aériennes essaient de prolonger leurs services jusqu'au transport au sol? En d'autres termes, qu'elles veulent s'assurer que leurs voyageurs puissent obtenir du transport au sol.

M. Hume: Air Canada le fait, car nous avons un contrat avec elle.

M. Breau: Les autres lignes aériennes?

M. Hume: Nous n'avons aucun contrat avec les autres lignes aériennes.

M. Dodds: La collaboration d'Air Canada est limitée, nous ne l'avons pas tout le temps. Il y a eu des envolées arrivant de New York tard le soir dont nous ignorions tout.

M. Breau: Merci.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Hume, vous croyez apparemment qu'il faut faire honneur aux conditions de votre bail et assurer un service de taxis à taximètre. Est-ce la raison pour laquelle vous ouvrez l'agence de courtage à Mississauga?

M. Hume: Non. Le contrat stipule qu'il nous faut assurer un service d'autobus, de limousines et de taxis, et nous le faisons. Si quelqu'un demande un taxi à notre expéditeur, il l'obtient. A mon sens, c'est là faire honneur aux conditions de notre contrat. Et le ministère, qui peut toujours résilier le contrat si nous ne respectons pas nos engagements, n'a jamais soutenu le contraire.

Si nous avons demandé un permis de courtage, c'est que des études nous ont révélé que vu l'augmentation du trafic et tout le reste, l'entrée sur la scène des chauffeurs de taxis de Mississauga serait dans l'intérêt public. Le

[Text]

have, as I have perhaps emphasized unduly, does not let us operate. It simply gives us up to 80 independent owners that we can call on. Right now we call on them just hodge-podge. If they are there we call on them, and if the customer indicates what kind of a taxi he wants, that call is made.

Mr. Horner: Thank you. We heard evidence, Mr. Hume, to suggest that in Montreal Murray Hill claims that they were making a profit on operating their buses but that actually they were losing money operating their limousines. Is there any similar occurrence here in your operation in Toronto?

Mr. Hume: I am instructed that that is about the same situation here.

Mr. Dodds: That is correct.

Mr. Hume: Yes.

Mr. Horner: In other words, the 54 per cent of the passengers who use your limousines, if I understand you right, are actually being subsidized by the 40 per cent that use the bus.

Mr. Hume: Well, without analyzing the figures I do not know that I would agree with the use of that word. But it is not as profitable to operate the limousines. The limousines are expensive. You have one driver driving 41 people on a bus while you have one driver driving one person in a limousine. Both of them take approximately the same length of time to go the same distance.

Mr. Horner: When did the Toronto Transit Commission start to operate their buses out of the terminal?

Mr. Hume: When the subway was extended. How long ago, do you know?

Mr. Dodds: I think it was in the summertime last year.

Mr. Horner: Did they have to get an agreement from you people to do this?

Mr. Dodds: Could I answer that?

Mr. Hume: Yes.

Mr. Dodds: No. As a matter of interest we have letters on file from the Department of Transport protesting quite strongly that we held an exclusive franchise without being told that this service was going on, without being asked if we would put it on or anything. It

[Interpretation]

permis d'agence que nous avons, et j'ai peut-être insisté un peu trop là-dessus, ne nous permet pas d'exploiter un service nous-mêmes mais nous donne jusqu'à 80 chauffeurs indépendants auxquels nous pouvons faire appel. A l'heure actuelle nous le faisons, un peu à tout hasard, s'ils sont là et si le client indique le genre de taxi qu'il désire obtenir, c'est l'appel que nous faisons.

Mr. Horner: Merci. A Montréal, on nous a donné à entendre dans des témoignages que la Murray Hill prétendait faire un profit sur l'exploitation des autobus mais qu'en fait il y avait des pertes sur l'exploitation des limousines. Est-ce que la même chose se produirait dans votre exploitation à Toronto?

Mr. Hume: On me dit que la situation est à peu près la même ici.

Mr. Dodds: C'est exact.

Mr. Hume: En effet.

Mr. Horner: En d'autres termes, les 54 p. 100 de voyageurs que vous transportez par limousine, si j'ai bien compris, sont subventionnés en fait par les 40 p. 100 qui utilisent l'autobus.

Mr. Hume: Sans analyser les chiffres, je ne sais pas si je serais tout à fait d'accord, mais ce n'est pas aussi profitable d'exploiter les limousines. Les limousines coûtent cher. Il y a un chauffeur qui conduit 41 personnes dans l'autobus, alors qu'un chauffeur conduit une personne dans la limousine. Les deux prennent à peu près le même temps pour parcourir la même distance.

Mr. Horner: Quand la Commission de transports en commun de Toronto a-t-elle inauguré son service d'autobus desservant l'aéroport?

Mr. Hume: Quand le métro a été prolongé. C'était quand, savez-vous?

Mr. Dodds: A l'été 1969, je crois.

Mr. Horner: Est-ce qu'elle a dû prendre des arrangements avec vous pour le faire?

Mr. Dodds: Est-ce que je peux répondre, si vous plaît?

Mr. Hume: Je vous en prie.

Mr. Dodds: A titre d'acquéreurs, nous avons des lettres de protestation vigoureuse déposées auprès du ministère des Transports parce que nous avons la concession exclusive et on ne nous a pas dit que le service allait être inauguré, on ne nous a pas demandé

[Texte]

ust appeared one morning. We had the exclusive franchise.

Mr. Horner: You had the exclusive franchise?

Mr. Dodds: Well, we do, yes.

Mr. Horner: And you did not object to Metro's buses.

Mr. Dodds: We did not have a chance to object to Metro buses.

Mr. Horner: Oh, you did not have a chance o.

Mr. Dodds: We objected after they were on and felt that it was unfair.

Mr. Horner: Metro buses got permission enough from DOT, did they?

Mr. Dodds: Obviously. Yes.

Mr. Horner: You actually felt though that it was an inroad into your contract.

Mr. Hume: We had the buses operating and we felt that we should be running the buses on the subways and to the station but it was a "fait accompli" by the time.

Mr. Dodds: It is a matter of record that we had a service arranged for the same subway, Islington subway. Our fare was going to be \$1 because we happen to pay taxes and the City of Toronto does not. They put it on for 50 cents. Ours was due to go on in about three weeks and we had to cancel out. There was just no way. We had discussions.

Mr. Horner: You had discussions and dropped your case really.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Horner: You said you were hauling about 25 per cent of the air traffic. Did you notice any noticeable drop in your percentage.

Mr. Dodds: No. There might have been a very modest percentage drop in our buses. I think what really is happening with the Toronto Transit Commission is that those people living in the Islington area that normally would have used a limousine or an outside cab to come to the airport, are probably boarding that bus. Certainly the employees at the airport are really using it and that makes a lot of sense. They used to

[Interprétation]

l'assurer nous-mêmes; les autobus sont arrivés comme ça,—tout de go,—un beau matin. Nous avions la concession exclusive.

M. Horner: Vous aviez la concession exclusive?

M. Dodds: Oui.

M. Horner: Et vous n'avez pas fait d'objection aux autobus de la Commission?

M. Dodds: Nous n'avons pas eu l'occasion de nous y opposer.

M. Horner: Pas eu l'occasion?

M. Dodds: Nous l'avons fait une fois que les autobus furent entrés en service. Nous estimions que c'était injuste.

M. Horner: Les autobus de la Commission avaient la permission du ministère des Transports?

M. Dodds: Oui, évidemment.

M. Horner: Vous estimiez que cela empiétait sur votre contrat.

M. Hume: Nous avions des autobus en service et nous estimions que nous aurions dû le faire nous-mêmes, mais c'était un fait accompli.

M. Dodds: Nous avions prévu un service pour la même station de métro, la station Islington. Notre tarif devait être de \$1, car nous payons des taxes et la ville de Toronto n'en paie pas. Elle demande 50 cents. Notre service devait être inauguré dans 3 semaines, mais nous avons dû l'annuler. Il n'y avait pas moyen de faire autrement. Nous avons eu des entretiens.

M. Horner: Vous avez eu des discussions et apparemment vous avez tout simplement oublié la chose.

M. Dodds: Oui.

M. Horner: Vous dites que vous transportez environ 35 p. 100 du trafic aérien. Est-ce que vous avez constaté une baisse considérable dans le pourcentage?

M. Dodds: Non. Il a pu y avoir une très faible diminution dans notre service d'autobus. Je crois que ce qui se passe, eu égard à l'autobus de la Commission, c'est que les gens qui demeurent dans la région d'Islington qui, normalement, auraient employé la limousine ou le taxi de l'extérieur pour venir à l'aéroport, prennent probablement cet autobus. Les employés de l'aéroport l'emploient, et cela a bien du sens. Autrefois, ils descendaient au

[Text]

go downstairs in the basement and get the one that made stops all the way down Dixon Road. This one is express right to the subway. They have switched from downstairs to the second bus upstairs.

Mr. Horner: It has not really affected your business that much?

Mr. Dodds: No. I think it has taken some business away from the other service that the TTC are running, because this is an express service. The one downstairs is not.

Mr. Horner: Just one further question. You say you are losing money on the limousines. If the common taxi stand that has been talked about was allowed, do you believe this would drain off a lot of your business?

Mr. Dodds: I cannot give you any figure. There is no question in my mind. It has to take some of our business away. Not everybody that appears at the airport uses ground transportation. There is only so much of it there. Certainly if outside taxis are present at the airport, it has to take some business away from us.

Mr. Horner: It has been stated noticeably though that in the last number of years that you have increased your use of the taxi service. In other words, you have had to call for additional taxis more often in the recent years? Is this correct?

Mr. Hume: Perhaps I could help with that. I indicated that the travelling public now can request, and does request, the dispatchers. I did not tell you that we have maintained an information desk at our expense by the baggage carousels where we answer transportation inquiries with respect to everybody's service. A good many people make requests. These calls for cabs are not because we had to call them. In many cases, it is because we were asked to call them. The limousines might have been available but they wanted a cab and they not one.

Mr. Horner: I would just like to ask one further question to the Captain with regards to his study. Did that take into consideration the feasibility of the extension of the Metro rapid transit system?

The Chairman: Just a minute please.

Captain R. E. Hatfield (Research and Development, Charterways Co. Limited): My study, gentlemen, has been confined to what the Jumbo jet will do: the effect it will have

[Interpretation]

sous-sol et prenaient celui qui s'arrête tout long de Dixon Road, tandis que celui-ci est rapide jusqu'au métro. Ils sont passés de l'autobus du sous-sol à celui d'en haut.

M. Horner: Cela ne vous a pas nui tellement?

M. Dodds: Non. Je crois que cela a nui à l'autre service de la Commission, car s'agit maintenant d'un service d'autobus rapides. Ce n'est pas le cas de l'autobus du sous-sol.

M. Horner: Une dernière question. Vous dites que vous perdez de l'argent avec les limousines. Croyez-vous que si on avait un poste de taxis en commun dont on a parlé, cela diminuerait de beaucoup vos affaires?

M. Dodds: Je ne saurais vous donner un chiffre. Je n'ai aucun doute, toutefois, qu'il y aurait une réduction de notre commerce. Ce ne sont pas tous ceux qui arrivent à l'aéroport qui emploient le transport au sol. Il n'y a qu'un certain nombre de voyageurs à transporter, et s'il devait y avoir des taxis à l'extérieur à l'aéroport, cela réduirait certainement nos affaires.

M. Horner: On a dit que depuis un certain nombre d'années, vous avez augmenté votre usage des taxis. En d'autres termes, vous avez dû demander d'autres taxis plus souvent au cours des dernières années? Est-ce exact?

M. Hume: Peut-être pourrais-je être utile ici. J'ai dit tantôt que le public voyageur peut maintenant s'adresser et s'adresse effectivement aux expéditeurs. Mais je ne vous ai pas dit que nous avions un service de renseignements à nos frais, à côté de la consigne, où nous répondons aux questions relatives au transport de la part de tout le monde et pour tous les services et, par conséquent, ce n'est pas parce que nous avons dû faire appel aux taxis que nous l'avons fait, mais parce qu'ils nous les a demandés. Même si les limousines sont disponibles, le gens qui veulent un taxi en obtiennent un.

M. Horner: Je voudrais poser une question au capitaine au sujet de l'étude qu'il a faite. A-t-elle pris en considération la possibilité d'un prolongement du système métropolitain de transport rapide?

Le président: Un moment, s'il vous plaît.

M. R. E. Hatfield (chargé de la recherche et du développement à la société Charterways): Mon étude, messieurs, s'est limitée à ce qu'ils porteront les superréactés et aux effets qu'ils

[Texte]

on Air Terminal's business in respect to the number of cars, the number of buses, and so on.

Mr. Horner: You did not consider the City of Toronto extending its rapid transit right to the airport?

Mr. Hatfield: No.

Mr. Horner: In the case of the jumbo jet.

Mr. Hatfield: No.

Mr. Horner: How then would you say that our study was complete? How could you look at the future of ground transportation from the Toronto airport without looking at the feasibility of that being extended?

Mr. Hatfield: Could I read from my report?

Mr. Horner: Certainly.

Mr. Hatfield: This has to do with the handling of jumbo jet traffic.

This forecast would not be complete without a discussion on the ability of Air Terminal Transport to move properly the large number of passengers who will present themselves in larger groups than ever before at the arrivals level in the Toronto International Airport for transportation to various parts of Metro Toronto.

Air Canada's three Boeing 747 jumbo jets will have a seating capacity of 369,—32 first class and 337 economy seating—although other airlines that will land this type of jet at T.I.A. will have seating capacities up to 400.

Air Canada will introduce this aircraft to T.I.A. by May of next year, 1971.

By 1972, Air Canada will be introducing the first of 10 Lockheed L1011 air buses. The seating capacity of this aircraft, in so far as Air Canada is concerned, will be 272,—28 first class and 244 economy seating.

It has not been possible at the time of writing this report, to obtain any figures from P. Air as to how many jumbo jets or air buses it will order.

It is a foregone conclusion that by 1974, Air Canada, could have a mix of 5 jumbos landing at T.I.A. at one time. Add to this a combination of weather events that would bring not only charter jumbos but international jumbos that may be forced to divert from Kennedy or Montreal, and one can readily see a possibility of 10 jumbos arriving

[Interprétation]

auront sur les affaires d'Air Terminal Transport quant au nombre d'autobus, au nombre de véhicules, etc.

M. Horner: Vous n'avez pas considéré que la ville de Toronto pouvait prolonger son transport rapide jusqu'à l'aéroport?

M. Hatfield: Non.

M. Horner: Dans le cas des superréactés.

M. Hatfield: Non.

M. Horner: Comment alors pouvez-vous considérer votre étude comme complète? Comment pouvez-vous étudier l'avenir du transport au sol à partir de l'aéroport de Toronto sans envisager la possibilité de ce prolongement?

M. Hatfield: Me permet-on de lire des passages de mon rapport?

M. Horner: Allez-y, je vous en prie.

M. Hatfield: Il s'agit des mesures à prendre à l'endroit du trafic des superréactés.

Cette prévision ne serait pas complète sans la discussion de la capacité d'Air Terminal Transport de transporter convenablement le grand nombre de voyageurs qui se présenteront plus nombreux que jamais auparavant au palier des arrivées à l'aéroport international de Toronto pour le transport à divers endroits du grand Toronto.

Les trois superréactés Boeing 747 d'Air Canada pourront transporter 369 passagers—32 en première classe et 337 en classe économique—bien que les autres lignes aériennes qui utiliseront ce type de réacté à l'aéroport international de Toronto puissent avoir jusqu'à 400 passagers.

Air Canada doit faire entrer ces superréactés en service à l'aéroport de Toronto en mai 1971.

En 1972, Air Canada mettra en service le premier de dix aérobuses Lockheed L1011 et le nombre de voyageurs, pour ce qui est d'Air Canada, en sera de 272—28 en première classe et 244 en classe économique.

Il n'a pas été possible, au moment de la rédaction du présent rapport d'obtenir les chiffres de CP Air quant au nombre de superréactés ou d'aérobuses qu'il va commander.

Il est évident qu'en 1974, Air Canada pourrait avoir 5 superréactés qui déchargeraient leurs voyageurs en même temps à Toronto. Ajoutons à cela les conditions atmosphériques qui pourraient amener non seulement des superréactés nolisés mais des superréactés internationaux forcés de se détourner de Kennedy ou de Montréal, et l'on entrevoit l'éven-

[Text]

at T.I.A. within the hour, sometime between the years 1974 and 1980.

Passengers arriving at Toronto International Airport will split into the three services of Air Terminal Transport as follows: 54 per cent to Toronto cars, 40 per cent to buses, and 4 per cent to Hamilton cars. The remaining 2 per cent goes to the north metro services.

An entirely different situation will exist, however, on those occasions when jumbos and air buses arrive at Toronto International Airport either because it is an alternate airport, or as visiting charter flights.

Jumbos and air buses using Toronto International Airport as an alternate airport, will have their passengers load either kept intact at the airport whilst awaiting weather improvement at their destination, or else their total load will be bused to local hotels for meals or rest, or perhaps bused to some other airport, for example Buffalo. In any case, the demand for Air Terminal Transport services will be far higher than for normal scheduled operations into Toronto International Airport.

Charter jumbos and air buses of non-scheduled airlines bringing visitors into Toronto International Airport can reasonably be expected to have a full load of passengers who most likely will all want to use Air Terminal Transport services, mostly buses.

Appendix 8 is an attempt to show what Air Terminal Transport could expect in the "equipment required" area when these large aircraft arrive.

It is too early to predict how the jumbo air bus type of aircraft will effect an increase in passenger travel over and above the normal annual total growth. It is safe to say however, that should these big aircraft bring about a drastic lowering of air fares, then mass air travel will come into its own. The aircraft will have the lowest cost per seat mile in the history of airline flying. It will remain to be seen whether the airlines who will use them can keep down the inflationary spiral.

I have a table here on the Boeing jumbo jet the 747, and you will notice there are three columns: scheduled flights, alternate flights and charter flights. I broke it down that way because scheduled flights are considered as those operating, for example, between Toronto and Montreal or London, England and Toronto. Alternate flights are those scheduled flights, for example of TWA and United Air

[Interpretation]

tualité de 10 superréactés arrivant à Toronto dans l'espace d'une heure, entre les années 1974 et 1980.

Les voyageurs qui arriveront à Toronto partageront entre les trois services d'*Air Terminal Transport* dans les proportions suivantes: 54 p. 100 dans des automobiles à destination de Toronto, 40 p. 100 dans les autobus 4 p. 100 dans des automobiles à destination d'Hamilton. Il reste 2 p. 100 pour les services métropolitains du nord.

Une situation tout autre se présentera toutefois lorsque les superréactés et les aérobus arriveront à l'aéroport international de Toronto soit comme aéroport «de rechange» ou à titre de vols nolisés. Les superréactés et les aérobus utilisant l'aéroport comme aéroport «de rechange» garderont leurs passagers à bord, à l'aéroport, en attendant que les conditions atmosphériques s'améliorent à leur destination, ou bien les voyageurs seront transportés par autobus aux hôtels de Toronto pour y prendre un repas et se reposer, ou seront acheminés par autobus vers un autre aéroport, par exemple celui de Buffalo. Dans toute façon, la demande des services d'*Air Terminal Transport* sera beaucoup plus élevée que pendant l'activité normale de l'aéroport international.

Les aérobus et les superréactés nolisés amèneront des visiteurs à Toronto auront toute probabilité une pleine charge de passagers qui tous voudront employer les services d'*Air Terminal Transport*, surtout les autobus. L'annexe 8 tente de démontrer ce à quoi *Air Terminal Transport* pourrait s'attendre en ce qui a trait à l'équipement requis avec l'arrivée des superréactés.

Il est trop tôt pour prédire comment les aérobus à réaction de type «Jumbo» provoqueront une augmentation du trafic des passagers en plus de l'augmentation annuelle normale. Toutefois, on peut dire que si ces avions provoquaient une baisse importante des tarifs aériens, alors les voyages aériens en masse se généraliseraient. Ces avions auraient le coût siège-mille le plus bas dans l'histoire des vols aériens. Il restera à voir si les lignes aériennes qui les utiliseront pourront contenir la spirale inflationniste.

J'ai ici un tableau relatif à l'avion à réaction Boeing 747 de type «Jumbo»; vous remarquerez qu'il comporte trois colonnes: vols réguliers, vols déroutés et vols d'affrètement. J'ai établi de cette façon, car les vols réguliers sont considérés comme étant les vols en Toronto et Montréal ou Londres et Toronto par exemple. Les vols déroutés sont les vols réguliers, de la T.W.A. ou de l'*United*

[Texte]

lines that may be heading for Kennedy and the weather closes in and they want to come to Toronto, but they will have the same passenger loads.

I have used a load factor of 60 per cent, although in the last few years the airlines, unfortunately, have not been getting close to 60 per cent load factor. In many cases they have been down to around 43 per cent. In any event in each case for scheduled flights, alternate flights and charter flights, the airplane will hold 369 passengers. With 60 per cent load factor that means that there will be 221 passengers on that airplane and the same for alternate flights. For charter flights that does not apply, because charter flight invariably are always filled; they are able to give lower rates and the airplane is used to its maximum capacity. So that is 221 passengers for the scheduled flights and alternate flights, and 369 passengers for charter flights.

Now if you break that down further into a split I mentioned before it is 54 per cent for the Toronto cars, 40 per cent to buses and 6 per cent to Hamilton cars, I will not bore you with all the details, but I want to bring it out how many cars will be needed and how many buses will be needed which I think is possibly of some interests to this meeting. On scheduled flights, for one jumbo jet 15 cars will be needed, one bus and one Hamilton car. So it will not matter how the years go, 1970, 1974, 1975, assuming that the travel habits of passengers are the same, and assuming this same flow—we have to assume a lot of hypothetical things here, because no one has gone through this effort yet, the airlines are having their share of troubles trying to recast—but we arrived at 5 buses needed if there are 5 flights, 75 cars needed for scheduled flights. The worse case would be if five charter flights arrived at one time and you would need 45 buses. Now these are all peak loads. The jumbo jet will just bring more people in at one time so the whole operation handling the jumbo jets has to be based on peak type of operation.

I have had to stop at that portion of the study, gentlemen, because there are so many questions known. I think that is about as far as I can go. I would be glad to answer any other questions that is within my power to do so.

Mr. Horner: I have a quick question. You spoke about having experienced a landing at most major airports throughout the world. Could you give us an idea, have you been into

[Interprétation]

Lines, par exemple, dont la destination est l'aéroport Kennedy mais qui, étant donné les conditions atmosphériques, veulent atterrir à Toronto; ils auront le même nombre de passagers.

J'ai utilisé un coefficient de remplissage de 60 p. 100, bien qu'au cours des dernières années les lignes aériennes ne l'aient malheureusement pas atteint. Dans de nombreux cas, il a été d'environ 43 p. 100. De toute façon, dans chaque cas, pour les vols réguliers, les vols déroutés et les vols d'affrètement, l'avion contiendra 369 passagers. Avec un coefficient de remplissage de 60 p. 100, cela signifie qu'il y aura 221 passagers à bord de cet avion; il en sera de même pour les vols déroutés. Cela ne s'applique pas aux vols d'affrètement qui se font toujours à pleine capacité; ils peuvent offrir des tarifs plus bas et l'avion est au complet. Cela fait donc 221 passagers pour les vols réguliers et les vols déroutés et 369 passagers pour les vols d'affrètement.

Comme l'indique le tableau que j'ai mentionné plus haut, cela fait 54 p. 100 pour les voitures de Toronto et 42 p. 100 pour les autobus et 4 p. 100 pour les voitures de Hamilton. Je ne vous ennuierais pas avec tous les détails, mais je veux indiquer combien de voitures et d'autobus seront nécessaires, ce qui, je pense peut intéresser cette réunion. Lors des vols réguliers, pour un avion à réaction de type «Jumbo» il faudra 15 voitures, 1 autobus et une voiture à destination de Hamilton. Par conséquent, peu importe les années 1970, 1974, 1975, en supposant que les habitudes de voyage des passagers soient les mêmes et qu'il y ait le même nombre de passagers—nous devons faire toutes sortes de suppositions car personne n'est encore passé par là—et les compagnies aériennes ont des difficultés à établir ces prévisions—nous avons trouvé qu'il faudrait cinq autobus s'il y a 5 vols, 75 voitures pour les vols réguliers. Le pire serait que cinq vols d'affrètement arrivent en même temps, il faudrait alors 45 autobus. Il s'agit évidemment de charges maxima. L'avion à réaction de type «Jumbo» transportera plus de personnes à la fois; nos prévisions, en ce qui le concerne, doivent donc être nécessairement fondées sur le maximum.

Messieurs, j'ai dû m'arrêter à ce point de l'étude car il y a de nombreuses inconnues. Je pense que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire. Je serai heureux de répondre à toutes les autres questions qui me seront posées si je le puis.

M. Horner: Une brève question. Vous avez dit avoir atterri sur la plupart des aéroports du monde. Êtes-vous allé à Cleveland depuis l'aménagement du service ferroviaire...

[Text]

Cleveland since they built their train right out to...

Capt. Hatfield: Yes, I have.

Mr. Horner: Does this pretty well eliminate the bus to some extent?

Capt. Hatfield: It has been the experience that businessmen vary in their travel habits. Some businessmen would rather take a private limousine than get on a bus.

Mr. Horner: I am not debating the limousine, I am debating the bus versus the train.

Capt. Hatfield: I have no figures, Mr. Horner, on the buses or anything like that at Cleveland.

Mr. Horner: I will forego any further questions.

Mr. Hume: Mr. Chairman, I do not think that Captain Hatfield was completely responsive to Mr. Horner's first question about extending the subway. I think maybe the answer is that the sort of study he did was in relation...

Mr. Horner: To your company, I understand that, sir.

Capt. Hatfield: Mr. Horner, I was not able to answer your question, because my studies did not take me into that region.

Mr. Horner: I understand that, sir.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hume, several witnesses have complained to us about the quality of the service that the firm that you represent is now giving to the public. Do you care to comment on that?

Mr. Hume: Well I have not heard them all. I was surprised this morning to hear Mr. Murray comment on the other side of the coin and this was a complete surprise to the company and me. Mr. Murray indicated that he came as a private citizen and he complimented the service. I do not suppose you can please everyone. There is a lot of people complaining about the quality of lawyers in Toronto, or the running of the governments. People will complain. I am sure there have been incidents where people have had unsatisfactory experiences.

Mr. Deakon: On a point of order, Mr. Chairman. I would like to advise the witness, my friend Mr. Hume, that there are other

[Interpretation]

M. Hatfield: Oui, j'y suis allé.

M. Horner: Est-ce que cela élimine l'autobus dans une certaine mesure?

M. Hatfield: Nous avons remarqué que les habitudes de voyage des hommes d'affaires varient; certains d'entre eux préfèrent prendre une limousine privée que d'aller en autobus.

M. Horner: Je ne parle pas de limousines je parle de la question autobus contre train.

M. Hatfield: Monsieur Horner, je ne puis vous donner aucun chiffre pour ce qui est de autobus ou autre moyen de transport à Cleveland.

M. Horner: Je n'ai plus d'autres questions à poser.

M. Hume: Monsieur le président, je ne crois pas que M. Hatfield ait tout à fait répondu la première question de M. Horner relative à l'extension du métro. Peut-être le genre d'étude qu'il a faite n'était-elle pas en rapport...

M. Horner: Avec votre compagnie; je comprends cela, monsieur.

M. Hatfield: Monsieur Horner, je n'ai pu répondre à votre question parce que mes études ne m'ont pas mené dans cette région.

M. Horner: Je comprends cela, monsieur.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Hume, plusieurs témoins sont venus se plaindre à nous de la qualité des services que la maison que vous représentez dispense au public. Auriez-vous des observations à faire à ce sujet?

M. Hume: Je ne les ai pas tous entendus. J'ai été surpris ce matin d'entendre M. Murray parler de l'autre aspect de la question. Cela a été une surprise pour moi et pour la compagnie. M. Murray a indiqué qu'il est venu comme simple particulier et il a fait des compliments sur la qualité du service. Je suppose que l'on ne peut pas plaire à tout le monde. Des tas de gens se plaignent de la qualité des hommes de loi de Toronto, de la gestion des gouvernements. Les gens se plaindront. Je suis certain qu'il s'est produit des incidents au cours desquels les gens ont eu des expériences malheureuses.

M. Deakon: Je demande la parole pour un rappel au Règlement, monsieur le président. Je voudrais dire au témoin, mon ami, M.

[Texte]

Myers in this room outside of Mr. Givens, the hon. member from York West, and they and Mr. John Gilbert and myself.

The Chairman: And so is Mr. Guay.

Mr. Deakon: Not from Toronto.

Mr. Hume: I am aware of the professional background. I was very careful to restrict it to Toronto lawyers because I did not want to include you in any sort of a broad criticism. Mr. Chairman, I think it is a difficult question—I am not trying to be facetious—it is difficult to complain about. I will say personally that from my own experience even before I acted for this company I used the limousines and I have never had an unsatisfactory experience. I have always had clean cars, new cars with helpful drivers and so on. I personally have not had any experience, but I am quite sure in the city the size of a million there must be some people who are satisfied.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, let me rephrase my question then and ask: Have you had any specific complaints in writing either by the Department of Transport or the air line company?

Mr. Dobbs: I will answer. All the complaints or compliments, and we get both...

Mr. Trudel: Right.

Mr. Dobbs: ... hopefully more of the latter, in the hands of the Department of Transport. Certainly we have had some complaints. We have had complaints where we put people in a taxi and had to refund their money and that type of thing. We handle them directly. We do not get a lot. I would be surprised if we had one or two complaints a month and I could support...

Mr. Hume: You were asked whether you get complaints from the Department, not from the public.

Mr. Trudel: I asked by both.

Mr. Dobbs: The only time that we have ever had complaints from the Department is when a person has written to the Department and they sent a copy of the letter to us, but they have not complained directly to us.

Mr. Trudel: Fine. If I were to translate this to a percentage of your entire volume, would this reach 5 per cent, 1 per cent, half, a million or what?

[Interprétation]

Hume, qu'il y a dans cette salle, en dehors de M. Givens, l'honorable membre de York-Ouest, d'autres hommes de loi, à savoir M. John Gilbert et moi-même.

Le président: M. Guay également.

M. Deakon: Pas de Toronto.

M. Hume: Je suis conscient de cet arrière-plan professionnel. J'ai eu bien soin de le restreindre aux avocats de Toronto car je ne voulais pas vous inclure dans une sorte de vaste critique. Monsieur le président, je n'essaie pas d'être facétieux, mais il est difficile de se plaindre. Pour ma part, avant même que j'agisse au nom de cette compagnie j'ai utilisé les limousines et je n'ai jamais eu d'expérience malheureuse. J'ai toujours eu des voitures propres, de nouvelles voitures, avec des chauffeurs serviables et ainsi de suite, mais je suppose que dans une ville d'un million d'habitants il y a toujours des gens insatisfaits.

M. Trudel: Monsieur le président, permettez-moi de poser ma question autrement: avez-vous reçu des réclamations écrites du ministère des Transports ou de la compagnie aérienne?

M. Dodds: Je vais répondre à cela. Les réclamations ou les compliments—nous recevons les deux...

M. Trudel: Bravo!

M. Dodds: ... fort heureusement plus de compliments que de réclamations, sont entre les mains du ministère des Transports. Certes nous avons reçu des réclamations. Ainsi, il arrive qu'on mette les gens dans un taxi et puis on doit les rembourser, des choses de ce genre. Nous nous en occupons directement. Nous n'en recevons pas beaucoup de réclamations, une ou deux par mois peut-être, et je pourrais appuyer...

M. Hume: On vous a demandé si vous receviez des réclamations du ministère, non du public.

M. Trudel: J'ai demandé les deux.

M. Dodds: La seule fois où nous ayons reçu une réclamation du ministère est lorsqu'une personne lui a écrit et qu'il nous a envoyé une copie de la lettre; il ne nous a pas directement adressé une réclamation.

M. Trudel: Bien. Si je devais traduire cela en pourcentage par rapport au volume total, cela représenterait-il 5 p. 100, 1 p. 100, $\frac{1}{2}$ p. 100 ou quoi?

[Text]

Mr. Dobbs: Well under 1 per cent.

Mr. Trudel: Well under 1 per cent.

Mr. Dobbs: Yes, very few.

Mr. Trudel: In other words, you would satisfy the bulk of the people using your service?

Mr. Dobbs: Yes .

Mr. Trudel: Now figures were mentioned to us that you were deadheading 75 per cent of the time.

Mr. Hume: It is 64 per cent, sir.

Mr. Trudel: The correct figure would be 64 per cent?

Mr. Hume: That is what I said, sir, 64 per cent.

Mr. Trudel: Other witnesses have mentioned 75 per cent and that is why I asked the question.

Mr. Hume: Oh, I see. I thought you were talking about our service, I am sorry.

Mr. Trudel: I am talking about your operation.

Mr. Hume: I gave the figure of 64 per cent.

Mr. Trudel: Do you feel there would be any advantage in having metered taxis as far as the public is concerned out of the airport?

Mr. Hume: They have them now, sir.

Mr. Trudel: No, I am talking about the service that you are now operating. Should it be changed to a metered taxi operation? Would this be to the advantage of the users in any way?

Mr. Hume: They have it now. They may have to wait a little longer, I suppose if there is no taxi sitting there, but if they want a taxi they can get one, so they will not have any more advantage than they have right now sir.

Mr. Trudel: I agree that this service is available, Mr. Chairman, but the point I was trying to make and, I think the point raised before was that there would be a direct monetary gain by adding metered taxis as far as the users are concerned.

Mr. Hume: They have it now, sir. If they call a taxi it costs them 25 cents less to go to the Westbury Hotel; they have that advantage today.

Mr. Trudel: Fine. You have a direct connection with Aero Taxi in Mississauga?

[Interpretation]

M. Dodds: Très en dessous de 1 p. 100.

M. Trudel: Très en dessous de 1 p. 100.

M. Dodds: Oui, très peu.

M. Trudel: Autrement dit, la majeure partie des gens qui utilisent vos services sont satisfaits?

M. Dodds: Oui.

M. Trudel: D'après les chiffres que nous avons eus, vous reveniez à vide dans 75 p. 100 des cas.

M. Hume: 64 p. 100, monsieur.

M. Trudel: Le chiffre exact serait 64 p. 100.

M. Hume: C'est ce que j'ai dit, monsieur, 64 p. 100.

M. Trudel: D'autres témoins ont parlé de 75 p. 100, c'est pour cela que j'ai posé la question.

M. Hume: Je vois. Je croyais que vous parliez de notre service, excusez-moi.

M. Trudel: Je parle de votre fonctionnement.

M. Hume: J'ai donné le chiffre de 64 p. 100.

M. Trudel: Croyez-vous qu'il serait plus avantageux d'avoir des taxis à taximètre pour ce qui est du public en dehors de l'aéroport?

M. Hume: Ils en ont maintenant, monsieur.

M. Trudel: Je parle du service que vous assurez. Les taxis devraient-ils avoir des taximètres? Est-ce que ce serait à l'avantage des utilisateurs?

M. Hume: Ils en ont maintenant. Ils doivent peut-être attendre un peu s'il n'y a pas là un taxi en stationnement, mais s'ils veulent un taxi ils peuvent en avoir un; ils n'auront plus d'avantage qu'ils n'en ont maintenant.

M. Trudel: Je conviens que ce service existe, monsieur le président, mais ce que je voulais faire ressortir et, je pense, la question soulevée auparavant, était que si des taximètres étaient ajoutés, les utilisateurs en retireraient un profit direct.

M. Hume: Il en est déjà ainsi, monsieur. S'ils appellent un taxi, ils paient 25 cents de moins pour se rendre au Westbury Hotel. Il y a déjà cet avantage aujourd'hui.

M. Trudel: Bien. Avez-vous un direct avec l'Aéro-Taxi à Mississauga?

[Texte]

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Trudel: How many cars do you operate under that ownership?

Mr. Dodds: I wonder, sir, if you would let me go back and explain the sequence?

Mr. Trudel: Please.

Mr. Dodds: We purchased Aero Taxi during 1968. There were four cars in the fleet that never carried a passenger. They worked at the air freight sheds hauling freight. We have the freight franchise at the air freight shed. We saw these people hauling a lot of parcels that we should have been hauling, so we bought them. The cars have never hauled passengers for us. They are still at the air freight shed hauling freight, small parcels. We have not one cab owned by us operated by Air Terminal Transport. We have 130 limousines and that is it. We do own Aero 100 per cent. It does nothing but handle small package freight.

Mr. Hume: I think, Mr. Chairman, I should explain to the Committee that under the Public Commercial Vehicles Act as opposed to the Public Vehicles Act, a passenger car is excluded from the Public Commercial Vehicle Act and anybody can carry my goods for compensation without requiring any licence from anybody if you can get it into a passenger car. That is why these cars were being used for carrying the freight at Malton, and they still are.

Mr. Dodds: I might add, sir, if you had seen our cars, you would not want them; they are freight. They are older vehicles hauling freight.

Mr. Trudel: If an open stand were recommended by this Committee, is it your impression that the only cabs involved would be cabs licensed under the present regulation out of Mississauga?

Mr. Hume: Mr. Chairman, this is a very difficult legal question. I will give you my opinion. In my view—I am no expert in municipal law—a municipality can only issue a cab licence for operation within that municipality and I think that Ross versus the Queen, whatever else it did, made that clear. The only body that could regulate cabs operating between municipalities exclusively is the province and they have not chosen to regulate. If a cab were going to operate between Malton Airport in Mississauga and

[Interprétation]

M. Dodds: Oui.

M. Trudel: Combien de voitures avez-vous à ce titre?

M. Dodds: Si vous le permettez, je reviendrai en arrière et vous expliquerai ce qu'il en est.

M. Trudel: Je vous en prie.

M. Dodds: Nous avons acheté Aéro-Taxi en 1968. Il y a vaît dans l'équipe, quatre voitures qui ne transportaient jamais de voyageurs. Elles s'occupaient, au hangar, du fret aérien, du transport des marchandises. Nous y avons la concession pour le fret. Nous avons vu ces gens transportant tous ces colis que nous aurions dû transporter. Nous avons acheté les voitures. Elle n'ont jamais fait le transport de voyageurs pour nous; elles continuent à transporter des marchandises, de petits colis. Nous ne possédons pas un seul taxi exploité par Air Terminal Transport. Nous avons 130 limousines et voilà. Nous sommes entièrement propriétaires de Aéro qui ne s'occupe que du transport de petits colis.

M. Hume: Monsieur le président, je pense que je devrais expliquer au Comité que la «Public Commercial Vehicles Act» (Loi sur les véhicules commerciaux), à la différence de la «Public Vehicles Act» (Loi sur les véhicules publics), exclut les voitures particulières et que n'importe qui peut transporter mes marchandises contre rétribution sans avoir besoin de permis s'il s'agit d'une voiture particulière. C'est pourquoi ces voitures étaient utilisées pour faire le transport du fret à Malton et le sont encore.

M. Dodds: Je pourrais ajouter, monsieur, que si vous voyiez nos voitures, vous n'en voudriez pas; ce sont de vieilles voitures bonnes pour le transport du fret.

M. Trudel: Si ce Comité recommandait une station de taxis en commun, avez-vous l'impression alors que les seuls taxis intéressés seraient des taxis détenteurs de permis en vertu des règlements actuels en dehors de Mississauga?

M. Hume: Monsieur le président, voilà un problème juridique fort compliqué. Je vais vous dire ce que j'en pense. A mon avis et je ne suis pas un spécialiste en droit municipal, une municipalité ne peut délivrer des permis aux taxis que pour fonctionner dans les limites de cette municipalité, et je pense que l'affaire Ross contre la Reine l'a établi bien clairement. Le seul organisme qui pourrait établir des règlements relatifs aux taxis opérant entre les municipalités est la province et la province n'a pas choisi d'établir des règle-

[Text]

Metro Toronto exclusively without ever operating within either municipality, then in my view it does not require any licence from anybody. I could be very wrong, but that is my interpretation. The municipal by-laws relate only to operations within the municipalities. They do not, in my view, have extraterritorial authority. When you are operating between municipalities exclusively, there is no regulation in this province. The practical answer is that cabs do not operate that way; they operate partly within, in which case they need a license, and partly without. However, I heard the evidence yesterday from the solicitor from the Town of Mississauga and I bow to his judgment because he is acting for a municipality and I do not.

Mr. Trudel: To your knowledge then there are no regulations in the statutes at the present time that would allow intermunicipal operations specifically.

Mr. Hume: I do not know of any that would prevent it.

Mr. Trudel: Prevent it, yes. Now I have another line of questioning. I believe, Captain Hatfield, you have certainly made the point that to accommodate the increase in passengers the company would require a lot more equipment. I believe Mr. Horner touched on that, but I would like to explore it a little further. In your study have you contemplated procuring the service through another form of ground transportation?

• 1505

Mr. Dodds: Were you listening?

Capt. Hatfield: No, I am sorry, sir. I was getting this information, the gentlemen just handed me a note.

Mr. Trudel: All right. The question was this one. You have certainly made the point that to accommodate all the passengers who would be coming in using the jumbo jets that the equipment you now have would be insufficient. In other words, you would have to have a very substantial increase in either buses or cars. In the course of your studies have you contemplated any other mode of ground transportation to and from the city?

Capt. Hatfield: No, sir. The only other form of ground transportation that I can recall was in a study done by the Avro people for the City of Toronto on the monorail to serve Malton Airport. I believe that would still be

[Interpretation]

ments. Si un taxi allait de l'aéroport de Malton à Mississauga, à Toronto métropolitain exclusivement sans jamais opérer dans l'une ou l'autre des municipalités, à mon sens, il n'aurait besoin d'aucun permis. Je puis me tromper mais c'est ainsi que je l'entends. Les règlements municipaux ne sont établis que pour régir le transport dans les limites des municipalités. Ils n'ont pas, à mon avis, une autorité extraterritoriale. Lorsque vous opérez entre les municipalités exclusivement, il n'existe aucun règlement dans cette province. La réponse, d'ordre pratique, est que les taxis n'opèrent pas de cette façon; ils opèrent en partie à l'intérieur, auquel cas ils ont besoin d'un permis, en partie à l'extérieur. Toutefois, j'ai entendu hier le témoignage du conseiller juridique de la ville de Mississauga, et je m'incline devant son opinion car il agit au nom d'une municipalité, ce qui n'est pas mon cas.

M. Trudel: Donc, il n'y a pas actuellement, à votre connaissance, de règlements qui autoriseraient spécifiquement des opérations intermunicipales?

M. Hume: Je n'en connais aucun qui les interdise.

M. Trudel: Les interdire, évidemment. J'ai maintenant une autre série de questions. Monsieur Hatfield, vous avez indiqué que pour recevoir ce nombre accru de voyageurs, la compagnie aurait besoin de beaucoup plus d'équipement. Je pense que M. Horner en a parlé mais j'aimerais approfondir la question. Est-ce que, dans votre étude, vous avez songé à assurer ce service avec un autre mode de transport au sol?

M. Dodds: Avez-vous entendu la question?

M. Hatfield: Non, je m'excuse. Je parcourais une note que l'on vient de me remettre.

M. Trudel: Très bien. Voici la question. Vous avez indiqué que pour recevoir tous les voyageurs qui viendraient à bord des avions à réaction de type «Jumbo», l'équipement que vous avez en ce moment ne serait pas suffisant. Autrement dit, il faudrait que vous augmentiez le nombre de vos autobus ou de vos voitures. Au cours de vos études, avez-vous songé à utiliser un autre mode de transport au sol en direction et en provenance de la ville?

M. Hatfield: Non, monsieur. Le seul autre mode de transport au sol dont je me souviens était mentionné dans une étude de l'Avro pour la ville de Toronto, un monorail qui desservirait l'aéroport de Malton. Je pense

[Texte]

n the files of the City of Toronto. I am off-rack, I was going to talk about air service because they have just started a helicopter service for downtown Toronto.

Mr. Trudel: Yes, but I think ground transportation is what we are concerned with. Following this presentation, and you are aware of this study made on the monorail, in your travels—and I believe that you have travelled extensively the world over—have you seen such services being used to transport passengers to and from large cities.

Mr. Hatfield: I have never seen a monorail carrying passengers between large cities.

Mr. Trudel: No forms of transportation other than buses, limousines or taxis?

Mr. Hatfield: No, sir.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hume, were you here this morning when Mr. Perry spoke on behalf of the recently formed national association of ground transportation companies?

Mr. Hume: Yes and no. I was here this morning, but I was not here at the opening at 10 o'clock, unfortunately I could not make it. I have forgotten just when I arrived, but Mr. Perry was in the stand and I heard, I think, most of his testimony.

Mr. Forrestall: Might I ask you to comment on the one or two points he made this morning. Let us start with the exclusive perpetual type of contract. Would you generally agree with his remarks in that connection? In other words, do you agree with the position set forth on your behalf by Mr. Perry in connection with perpetual contracts.

Mr. Hume: I am afraid I am going to have to take refuge by indicating that as the solicitor for the company I have not discussed it or have I any instructions. I have not any, but perhaps Mr. Dodds can answer. I cannot help you; I do not know anything about it.

Mr. Dodds: Certainly so far as the perpetuity of the contract is concerned, to every extent we have now—and we have several throughout Ontario because we operate a lot

[Interprétation]

que cela se trouve toujours dans les dossiers de la ville de Toronto. Je ne vous suis pas, j'allais parler de service aérien, car on vient d'inaugurer un service d'hélicoptères pour le centre-ville de Toronto.

M. Trudel: Oui, mais je pense que c'est le transport au sol qui nous préoccupe. Ceci dit, et puisque vous avez connaissance de cette étude faite sur le monorail, pourriez-vous nous dire si au cours de vos voyages—et je crois savoir que vous avez beaucoup voyagé à travers le monde—vous avez vu ce genre de services utilisés pour le transport des voyageurs à destination et en provenance des grandes villes.

M. Hatfield: Je n'ai jamais vu de monorail transporter des voyageurs entre les grandes villes.

M. Trudel: Aucune forme de transport autre que autobus, limousines ou taxis?

M. Hatfield: Non monsieur.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Monsieur Hume, étiez-vous là ce matin lorsque M. Perry nous a parlé au nom de l'association nationale des compagnies de transport au sol (National Association of Ground Transportation Companies) récemment créée?

M. Hume: Oui et non. J'étais là ce matin mais pas au début des délibérations à 10 heures. Malheureusement, j'étais en retard. Je ne me souviens pas quand je suis arrivé mais M. Perry avait la parole et je pense avoir entendu une bonne partie de son témoignage.

M. Forrestall: J'aimerais vous demander de faire des commentaires sur un ou deux points qu'il a soulevés ce matin. Tout d'abord, commençons par le contrat exclusif à perpétuité. Êtes-vous d'accord avec les observations qu'il a faites à ce égard? En d'autres termes, êtes-vous d'accord avec la position prise en votre nom par M. Perry à l'égard des contrats à perpétuité?

M. Hume: Je crains fort de devoir vous dire qu'en tant que conseiller juridique de la compagnie je n'en ai pas discuté et n'ai pas reçu de directives. Je n'en ai aucune idée, mais peut-être M. Dodds pourrait-il répondre. J'aimerais pouvoir vous aider mais je ne sais rien à ce sujet.

M. Dodds: Certainement. Pour ce qui est de la perpétuité du contrat, aucun permis n'a actuellement de date d'expiration—et ils sont nombreux dans l'Ontario car nous avons un

[Text]

of vehicles—there is no termination date. We have one licence with a termination date and that is the one at Toronto International Airport. However, when we have a P.V. licence we operate forever unless we are not providing adequate service to public need and necessity. We are under the jurisdiction of the Ontario Highway Transport Board. If we step out of line, we can lose our licence. We do not have a limit.

Mr. Forrestall: Now you are talking about Charterways.

Mr. Dodds: No, we have the same licence from the Ontario government, our P.V. licence.

Mr. Forrestall: You have always told us, Mr. Dodds, if I understood you correctly, or Mr. Hume did, that you are only conducting one type of business with...

Mr. Dodds: Air Terminal Transport.

Mr. Forrestall: ... Air Terminal Transport. All you are doing is carrying airline passengers from the airport to various parts of the surrounding districts; that is all you do with that company. You do not do anything else with it?

Mr. Dodds: Yes, but it is under a public vehicle licence which does not terminate.

Mr. Forrestall: It does not terminate, but the Department of Transport one does.

Mr. Dodds: It is like any driver's licence, it is a privilege that can be withdrawn tomorrow if the Minister of Transport wants to revoke it.

Mr. Forrestall: Right.

Mr. Dodds: I will answer the other part of your question. I certainly am in favour of a perpetual licence in terms of our P.V. end of it with the proper governing factors. If we do not provide the service, we are picked off; if we sell—and that is what was discussed this morning,—there is the new Commission set up in Ottawa that I have appeared before. They were questioning our purchase of a certain company. That Commission is geared to avoid monopolies, combines and what have you. We appeared once on a schoolbus transaction. If I were to sell Air Terminal I would have to get the Ontario Government's approval; I would have to get the Department of Transport's approval and I would have to get the approval of this Commission in Ottawa. All three bodies would have to approve it.

[Interpretation]

grand nombre de véhicules. Un permis a une date d'expiration, c'est celui de l'aéroport international de Toronto. Toutefois, lorsque nous avons un permis de véhicule public, il est à perpétuité à moins que le service fourni ne convienne pas aux besoins du public. Nous dépendons de l'Ontario Highway Transport Board. Si nous ne nous conformons pas aux dispositions en vigueur, nous risquons de perdre notre permis. Il n'y a pas de limite de temps.

Mr. Forrestall: Vous parlez de Charterways?

M. Dodds: Non, nous avons le même permis du gouvernement de l'Ontario, notre permis de véhicule public.

M. Forrestall: Si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit, monsieur Dodds—ou M. Hume peut-être—vous n'avez qu'un genre d'activités avec...

M. Dodds: Air Terminal Transport.

M. Forrestall: ... Air Terminal Transport. Vous transportez des passagers de l'aéroport aux différentes parties des districts environnants. C'est tout ce que vous faites, rien d'autre?

M. Dodds: Non, mais c'est en vertu d'un permis de véhicule public qui n'a pas de date d'expiration.

M. Forrestall: Il est perpétuel mais celui du ministère des Transports ne l'est pas.

M. Dodds: C'est comme tous les permis de conduire: C'est un privilège qui peut être retiré demain si le ministère des transports l veut.

M. Forrestall: Très bien.

M. Dodds: Je vais répondre à l'autre part de votre question. Je suis en faveur d'un permis à perpétuité pour ce qui est des véhicules publics avec les facteurs appropriés. Si nous n'assurons pas le service, on nous rejette; si nous vendons et c'est ce dont on a parlé ce matin—il y a la nouvelle commission établie à Ottawa devant laquelle j'ai comparu. Elle contestait l'achat que nous avons fait d'une certaine compagnie. Cette commission tend à éviter les monopoles, les coalitions et le reste. Nous avons comparu une fois pour une affaire d'autobus scolaires. Si je vendais Air Terminal, je devrais avoir l'approbation du gouvernement de l'Ontario, l'approbation du ministère des Transports et l'approbation de cette commission d'Ottawa. Ces trois organismes devraient donner leur approbation.

[Texte]

Mr. Forrestall: A transfer of licences. Who owns Charterways Company Limited?

Mr. Dodds: It is owned by three shareholders.

Mr. Forrestall: Three shareholders?

Mr. Dodds: John L. Skinner of London, Ontario, is Chairman of the Board. He has major control. I am President of Charterways Company Limited. The Secretary is Mr. Ninian T. Sanderson. We are all private individuals from London and we have complete ownership of Charterways. I am sorry, we have some employees who own shares, but over 95 per cent of the company is owned by three of us.

Mr. Forrestall: I cannot ask you about your partners but I can ask you about yourself. Do you have a financial interest in any other transportation company outside Ontario?

Mr. Dodds: None whatsoever. We have one holding company called Charterways Co. Limited and it owns all our operating companies, including air terminal.

Mr. Forrestall: It is your money we are talking about here and you say very clearly and distinctly about midway down the last sentence in the second paragraph on page 14:

The company submits, however, that it cannot guarantee its obligation to provide continuous twenty-four hour satisfactory ground transportation service at the same rates and upon a payment of the same fee for this lease, if common taxi stands are to be authorized in the future.

It seems to me you are saying a couple of different things here. You do not come out flatly and say that you will not guarantee the service, you say you will not guarantee it at the same price. So you have obviously thought about it and thought about it quite extensively. What change in your fee structure—because I am assuming this is what you are really talking about—do you forecast will be necessary if a common stand was recommended by this Committee and granted by the Department of Transport?

Mr. Dodds: The Department of Transport has even suggested to us what fee we should pay, and they suggested...

Mr. Forrestall: May I ask you when?

[Interprétation]

M. Forrestall: Un transfert de permis. Qui est le propriétaire de *Charterways Company Ltd.*?

M. Dodds: Il y a trois actionnaires.

M. Forrestall: Trois actionnaires?

M. Dodds: John L. Skinner de London, Ontario, est président du conseil d'administration, avec contrôle majoritaire. Je suis moi-même président de *Charterways Company Limited*. Le secrétaire est M. Ninian T. Sanderson. Nous sommes tous de simples particuliers de London et nous sommes entièrement propriétaires de *Charterways*. Excusez-moi nous avons des employés qui possèdent des actions, mais à nous trois nous possédons plus de 95 p. 100 des actions de la compagnie.

M. Forrestall: Je ne puis vous interroger sur vos associés mais je puis vous poser des questions sur vous-même. Avez-vous des intérêts financiers dans d'autres compagnies de transport en dehors de l'Ontario?

M. Dodds: Absolument aucun. Nous avons une holding appelée *Charterways Co. Ltd.* qui est propriétaire de nos autres compagnies, y compris *Air Terminal*.

M. Forrestall: Nous parlons ici de votre argent et vous dites bien clairement vers le milieu de la dernière phrase du deuxième alinéa, à la page 14, que

La compagnie déclare, cependant, ne pouvoir garantir cette obligation qui lui est faite de fournir un service satisfaisant de transport au sol pendant 24 heures par jour, aux mêmes tarifs et sur paiement du même droit pour cette concession, si des stations de taxis en commun sont autorisées à l'avenir.

Il me semble que vous dites ici deux choses différentes. Vous ne nous dites pas carrément que vous ne pourrez garantir le service, vous dites que vous ne pourrez le garantir au même prix. Vous y avez donc longuement songé. Quelle modification au droit à payer envisagez-vous, car je suppose que c'est en fait de cela qu'il s'agit, si une station de taxis en commun était recommandée par ce Comité et accordée par le ministère des Transports?

M. Dodds: Le ministère des Transports nous a même dit quel droit nous devrions payer et...

M. Forrestall: Puis-je vous demander quand?

[Text]

Mr. Dodds: Certainly you may. It was back in July or August.

Mr. Forrestall: What did they suggest to you?

Mr. Dodds: Twenty-five cents per trip leaving the airport.

Mr. Forrestall: An increase of 25 cents.

Mr. Dodds: No, no; no commission.

Mr. Forrestall: They were suggesting 25 cents in terms of a common stand.

Mr. Dodds: And the same for us.

Mr. Forrestall: As a per trip fee. I am talking about your firm. I will read the whole paragraph:

The company has no objection to the suggestion raised at the hearings of this Committee in Montreal that the Department of Transport install direct telephone lines to other taxi companies so that a member of the travelling public would be able to call the taxi of his choice by direct telephone.

You also whomped into that, the extension of the establishment of a common taxi stand. You say you cannot guarantee to carry out the present service at the same rates and upon a payment of the same fee for this lease. What do you contemplate in terms of an increase if...

Mr. Hume: Mr. Chairman, I wrote that after consultation with my client. Perhaps I can explain what my instructions were and what I intended to say. It was simply that if you are going to have a common taxi stand and have...

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Hume, I am asking how much you are going to increase the fare, that is all.

Mr. Hume: But that is not what the paragraph says and I am trying to explain it. I may have worded it very badly, but what I mean when I say the same fee is that we contemplate that the fee which is paid for whatever privilege we would have would be reduced and not increased, because somebody else would be in there taking some of the people that we would otherwise carry. As to the rates, I do not know if Mr. Dodds can answer whether the rates would be increased, but the intent of the paragraph was that if the pie is to be cut thinner that we should not pay the same fee for a lesser share of the pie.

Mr. Forrestall: Let me ask you exactly the same question about what you would give back to the taxpayers?

[Interpretation]

M. Dodds: Mais certainement. C'était en juillet ou en août.

M. Forrestall: Que vous a-t-il proposé?

M. Dodds: 25c. par voyage quittant l'aéroport.

M. Forrestall: Une augmentation de 25 c.?

M. Dodds: Non, non; pas de commission.

M. Forrestall: Il a proposé 25c. pour ce qui est d'une station de taxis en commun.

M. Dodds: La même chose pour nous.

M. Forrestall: Comme droit par voyage. Je parle de votre prime. Je vais lire l'alinéa entier:

La compagnie ne s'oppose en aucune façon à la suggestion émise lors du débat de ce Comité à Montréal, selon laquelle le ministère des Transports installerait des lignes téléphoniques directes avec les autres compagnies de taxis de façon à ce qu'un voyageur ait la possibilité d'appeler le taxi de son choix par ligne directe.

Vous avez également songé à cela. Vous dites que vous ne sauriez garantir que vous continuerez à maintenir ce service aux mêmes tarifs et sur paiement du même droit de concession. Quelle augmentation envisagez-vous si...

M. Hume: Monsieur le président, j'ai écrit cela après avoir consulté mon client. Peut-être puis-je expliquer quelles étaient mes instructions et ce que j'avais l'intention de dire. C'était simplement que si vous avez une station de taxis en commun...

M. Forrestall: Excusez-moi, M. Hume, je vous demande de combien vous allez augmenter le tarif, c'est tout.

M. Hume: Ce n'est pas ce que dit l'alinéa et j'essaie de l'expliquer. Peut-être l'ai-je mal rédigé mais lorsque je parle du même droit je veux dire que nous trouvons que le droit que nous payons pour la concession quelle qu'elle soit devrait être diminué et non pas augmenté, car quelqu'un d'autre se trouverait là aussi, nous enlevons une partie des voyageurs qu'autrement nous transporterions nous-mêmes. Pour ce qui est des tarifs, je ne sais pas si M. Dodds peut dire s'ils seraient augmentés, mais le but, de l'alinéa était que la part de gâteau doit être moindre, nous ne devrions pas payer un droit aussi élevé.

M. Forrestall: Alors combien remboursez-vous aux contribuables?

[Texte]

Mr. Hume: The Department suggested 25 cents a trip to us as well. I do not know how that would work out, whether it would be more or less because I have not done the mathematics, but that was the suggestion.

Mr. Dodds: It would be considerably less because we now pay for taking people into the airport as well. The suggestion is 25 cents for each person leaving the airport only and no commission for coming in. They also suggested we pay the same 5 per cent of gross revenue on our buses.

Mr. Forrestall: I am sorry, I must be really dense because I do not follow you at all. You are suggesting that the Department of Transport has suggested to you in discussions that if they did something they would impose upon you an additional 25 cent cost?

Mr. Hume: No, sir, not additional; in lieu of the present commission on gross revenue, which is all...

Mr. Forrestall: Eliminate that altogether and replace it with...

Mr. Hume: Eliminate that and 25 cents per trip on leaving only.

Mr. Forrestall: Does this refer to limousine and bus or just limousine?

Mr. Hume: There is no 5 per cent commission on the buses.

Mr. Dodds: The buses would be at a gross rate.

Mr. Forrestall: You are not suggesting—and I was wrong to indicate it and I apologize if I misread it—that if there is an open common stand which will permit taxi drivers who take fares to the airport to pick up a fare and bring them back that as a result of the loss of passenger revenue you would have to increase your fares for the lesser number of passengers who would use your service? That is not what you are suggesting?

Mr. Dodds: No, not because of the cabs being there. I am not going to say that they may not go up at some time in the future because of other expenses, but it would not be caused by the cabs, though. We would operate at the same rate.

Mr. Forrestall: Who regulates and approves increases in the tariff structure?

Mr. Dodds: The Department of Transport, Air Canada and other airlines.

[Interprétation]

M. Hume: Le ministère nous a proposé 25c. le voyage également. Je ne sais pas ce qu'il en serait, si ce serait plus ou moins car je n'ai pas fait les calculs, mais c'était la proposition.

M. Dodds: Ce serait beaucoup moins car nous payons maintenant pour amener des gens à l'aéroport aussi. On nous parle de 25c. pour chaque personne qui quitte l'aéroport seulement; rien pour y venir. On a également proposé que nous payions 5 p. 100, du revenu brut de nos autobus.

M. Forrestall: Excusez-moi, je dois être stupide, mais je ne vous suis pas du tout. Vous laissez entendre que le ministère des Transports vous a dit au cours d'entretiens, que s'il faisait quelque chose, il vous imposerait alors un coût additionnel de 25c.?

M. Hume: Non, monsieur, pas additionnel; au lieu de la commission actuelle sur le revenu brut qui est...

M. Forrestall: Supprimez cela aussi et remplacez-le par...

M. Hume: Supprimez cela et il y aura 25c. par voyage au départ seulement.

M. Forrestall: Cela s'applique-t-il aux limousines et autobus ou simplement aux limousines?

M. Hume: Il n'y a pas de commission de 5 p. 100 sur les autobus.

M. Dodds: Pour les autobus, ce serait un taux brut.

M. Forrestall: Vous ne voulez pas dire—j'ai eu tort de l'indiquer et je m'excuse si j'ai mal lu—que s'il y a une station de taxis en commun, ce qui permettra aux chauffeurs de taxis qui amènent des voyageurs à l'aéroport, d'en ramener, qu'en raison de la perte de revenus vous devriez augmenter vos tarifs pour le nombre inférieur de clients qui utiliseraient vos services? Est-ce ce que vous voulez dire?

M. Dodds: Non, pas du fait que les taxis seraient là. Je ne veux pas dire qu'ils ne peuvent pas monter à un moment quelconque à l'avenir en raison d'autres dépenses, mais ce ne serait pas causé par les taxis. Nous travaillerions au même tarif.

M. Forrestall: Qui règle et approuve les augmentations de tarifs?

M. Dodds: Le ministère des Transports, Air Canada, et les autres lignes aériennes.

[Text]

Mr. Forrestall: There is no provincial regulatory body?

Mr. Hume: No, sir. Rates are not regulated in this province. Rates for transporting goods are filed and under the Public Vehicles Act a tariff of tolls must be filed with the Department of Transport of the province, but it is set by the company. Under the lease agreement it has to be approved by the Department as well as...

Mr. Dodds: As well as Air Canada.

Mr. Hume: As well as Air Canada.

Mr. Forrestall: Both have changed their rates at times.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay: Monsieur le président, j'adresse ma question indifféremment à l'un des quatre témoins. Tout à l'heure, vous avez parlé d'un refus pour ce qui est des passagers à l'aéroport et je pense que vous avez dit que vous faisiez alors appel aux compagnies de taxis avec lesquelles vous avez une entente à Mississauga. A Toronto, avez-vous souvent à refuser des passagers? Si tel est le cas, à qui faites-vous appel à ce moment-là?

Mr. Hume: If I understand your question—it is a little difficult because I did not have the volume quite loud enough at the beginning—the brokerage licence to which I referred is no longer in force. The taxis that are called are taxis that are at the airport. They are known to be there, they are available to be called and they cover everybody. Is that not right?

Mr. Dodds: That is correct.

Mr. Hume: Everybody, whoever is there. They might be a Mississauga taxi or they might be a Metropolitan Toronto taxi. Have I answered your question?

Mr. Guay (Lévis): Yes, the first part of it.

Passons maintenant à la deuxième partie de la question. Je voulais savoir si vous devez souvent refuser des passagers à Toronto, à l'une de vos stations d'attente; si tel est le cas, à qui faites-vous appel à ce moment-là?

Mr. Hume: We do not have any waiting stands for taxis in Toronto. We have a stand at the Royal York Hotel for the bus. There are none for limousines at all. When the limousines are not picking up somebody or

[Interpretation]

M. Forrestall: Aucun organisme provincial?

M. Hume: Non, monsieur. Dans cette province, les tarifs ne sont pas réglementés. Les tarifs pour le transport des marchandises sont déposés et, en vertu des dispositions de la Loi sur les véhicules publics, un tarif des droits doit être déposé au ministère des Transports de la province, mais il est établi par la compagnie. En vertu de la concession il doit être approuvé par le ministère, ainsi que...

M. Dodds: Ainsi que par Air Canada.

M. Hume: ...Ainsi que par Air Canada.

M. Forrestall: Tous deux ont parfois changé leurs tarifs.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): I would put my question to either one of the four witnesses. A little while ago you mentioned the refusal with regard to passengers at the airport. I think you said at that time that you called taxis with which you had an agreement at Mississauga. I would ask you then in Toronto where you have to refuse either one of the waiting stands you have because first of all do you often have to refuse passengers and if this is the case who then do you call at that time?

M. Hume: Si j'ai bien compris la question—et ce n'est pas facile, car je n'avais pas suffisamment de volume au début—, ce permis de courtage dont je vous ai parlé n'est plus en vigueur. Les taxis que l'on appelle sont des taxis qui se trouvent à l'aéroport. Or sait qu'ils y sont, on peut les appeler et cela couvre tout le monde. N'est-ce pas?

M. Dodds: C'est juste.

M. Hume: Celui qui se trouve là; il se peut que ce soit un taxi de Mississauga ou un taxi de Toronto métropolitain. Ai-je répondu à votre question?

M. Guay (Lévis): Oui, à la première partie.

The second part of the question now, wanted to know do you often have to refuse passengers in Toronto at one of your waiting stands and, if so, then who do you call at that time?

M. Hume: Nous n'avons pas de station d'attente pour les taxis à Toronto. Nous en avons une au Royal York Hotel pour l'auto bus, aucune pour les limousines. Lorsque les limousines ne prennent pas quelqu'un pour l'

[Texte]

taking somebody to their destination they are at the airport. They do not stand anywhere, they are not permitted to stand anywhere and we cannot solicit business on the street or at a stand. We can only operate on call. Under the Public Vehicles Act we do not have a taxi licence and cannot conduct a taxi business.

M. Guay (Lévis): Si j'ai bien compris, cela veut dire que vous n'avez jamais à refuser des passagers pour l'aéroport en provenance du centre-ville de Toronto, du Royal York, par exemple?

Mr. Dodds: On occasions we have had to refuse people coming to the airport. Normally, we anticipate the number of orders we are taking and at a certain time at night, say at twelve o'clock, we might tell you when you phone at that time that we cannot provide you with a car tomorrow morning. So we have refused. In those cases we would be glad to take the call and we would be glad to refer you to a taxi. That does not happen that often.

What can happen, though, is that next morning with all the orders in front of us, something happens on the Gardiner and it locks in tight. We cannot move our cars because of an accident or something. At that point we have the people on the other side of the accidents we are supposed to get to, and we have the orders and we could not get there. We will often telephone the nearest cab company and ask them to pick up so and so at such and such a number, because we are just not going to make it in time for his flight.

Assume one of our cars is in an accident on the way to the person's place. In that case we would telephone a cab very quickly. But it does not happen often, sir, that we have to turn down people coming to the airport.

M. Guay (Lévis): Alors une autre question: par contre le Comité recommandait que toutes les compagnies de taxis, exploitant un service dans le Toronto métropolitain, aient la permission de se rendre à un poste public à l'aéroport, et que ceci leur fût accordé, votre compagnie serait-elle encore intéressée à accepter des soumissions après le 30 juillet? Ai-je bien compris?

Mr. Hume: Yes, our tender might, as I have indicated on page 14, try to strike a little better bargain on the payment that we make to Her Majesty. But yes, the Company would still be interested in carrying on as it does.

[Interprétation]

conduire à destination, elles se trouvent à l'aéroport. Elles n'attendent pas n'importe où, elles n'en ont pas l'autorisation et nous ne pouvons solliciter les clients à une station ou dans la rue. Nous ne pouvons opérer que sur appel. Aux termes de la Loi sur les véhicules publics, nous n'avons pas un permis de taxi, et ne pouvons avoir une entreprise de taxis.

Mr. Guay (Lévis): If I understood correctly then this means that you never have to refuse any passengers for the airport coming from down town Toronto? For instance, from the Royal York?

M. Dodds: Nous avons dû parfois refuser des gens qui arrivaient à l'aéroport. Habituellement, nous prévoyons le nombre de personnes que nous aurons à transporter. Si vous téléphonez à un certain moment de la soirée, à minuit par exemple, c'est impossible qu'on vous dise, à ce moment-là, qu'il n'y aura pas de voiture à votre service le lendemain matin. Dans ces cas, on répondra volontiers à votre appel ou on vous proposera d'appeler un taxi; ce qui n'arrive pas tellement souvent.

Il se peut que, le lendemain matin, au moment d'aller chercher nos passagers, il arrive un accident sur la voie rapide Gardiner et que la circulation devienne impossible. On ne peut plus avancer. Nous devons aller chercher des clients au-delà de cette route, mais nous ne pouvons nous y rendre. Souvent, nous téléphonons à la compagnie de taxi la plus rapprochée, et leur demandons de prendre tel client à telle adresse, parce que nous ne pouvons absolument pas aller le chercher à temps pour son vol.

Si l'une de nos voitures a un accident en cours de route, nous nous hâtons de faire venir un taxi. Mais il n'arrive pas souvent que nous ayons à refuser des gens qui arrivent à l'aéroport.

Mr. Guay (Lévis): Then another question which would be as follows: If on the other hand the Committee were to recommend, and if it were granted, that all taxi firms operating in Metro Toronto were to be given permission to go to a public open stand at the airport, then would your company still be interested in tendering after July 30, if I understood the date correctly a little while ago?

M. Hume: Oui, mais nous essayerions peut-être comme je l'ai indiqué à la page 14, de conclure un marché plus avantageux en ce qui a trait aux versements que nous faisons à Sa Majesté. La compagnie serait certainement intéressée à poursuivre le travail qu'elle fait actuellement.

[Text]

Mr. Dodds: That is correct.

M. Guay (Lévis): Comme vous l'avez dit à M. Forrestall tout à l'heure est-ce à dire qu'il y aurait alors une augmentation du coût du transport et que c'est le passager qui l'absorberait?

Mr. Hume: No, I am sorry if I left the impression that there would be an increase in cost because I really do not know anything about their costing procedures. I think what was said was that if other means are going to be available at the airport, our fee should be adjusted, and Mr. Dodds indicated that this in itself would not increase the cost but he did reserve the right for the future because we cannot foretell what the costs will be.

The cost may increase for other factors. Wages may go up, the cost of automobiles may increase, and there may be other factors. The provincial licence fees may be tripled or quadrupled, in which case we would be operating under additional costs and to that extent, sir, there might be an increase, but not simply because there would be a taxi stand at the airport.

M. Guay (Lévis): Voici ce à quoi je veux en venir: vous êtes-vous déjà rendu compte que des compagnies étaient intéressées à soumissionner dans le but de venir en concurrence avec vous pour le service exclusif à l'aéroport?

Mr. Hume: Sir, I do not think the taxi companies have in the past ever tendered to the Department from Toronto. Whether they are interested or not, I am sorry I do not know. They were here. Perhaps they were asked that question. I did not hear it. I could not help you there.

I do not know of any one taxi company that has the facilities at the moment, and certainly none that have the provincial licence that is required under the Public Vehicles Act. However, it may be that there are companies who could acquire the equipment and obtain the licence if they were successful in tendering. Most of the taxi organizations, I believe, are simply brokers who provide a dispatching service, and they are made up of independent cab owners in fleets of varying sizes.

M. Guay (Lévis): Vous souvenez-vous combien il y avait de soumissionnaires lorsque vous avez obtenu votre dernière soumission?

[Interpretation]

M. Dodds: C'est juste.

Mr. Guay (Lévis): Does this mean then that for the passenger there would be, as you said to Mr. Forrestall a little while ago, there would undoubtedly be an increase in cost of transportation and the passenger would be paying for this increased cost?

M. Hume: Non, je regrette d'avoir donné l'impression qu'on augmenterait les prix: je ne connais aucunement les méthodes de fixation des prix. Je pense plutôt qu'on a dit que si d'autres moyens de transport étaient disponibles à l'aéroport, il faudrait modifier nos prix en conséquence, et M. Dodds a signalé que ça n'augmenterait pas nécessairement le coût, il ne s'est cependant pas prononcé sur l'avenir.

Le coût peut aussi augmenter dans d'autres domaines. Il y aura peut-être une augmentation de salaire, une augmentation du coût des automobiles, il peut aussi y avoir d'autres facteurs. Le droit de permis provinciaux peut tripler et même quadrupler, il y aurait alors des frais supplémentaires. Dans ce cas, monsieur, il y aura peut-être une augmentation mais non pas simplement parce qu'il y a une station commune de taxis à l'aéroport.

Mr. Guay (Lévis): And then I wanted to arrive at this question. Have you ever had the opportunity of noting that taxi companies were interested in tendering to compete with you for the exclusive service at the airport?

M. Hume: Monsieur, je ne crois pas que les compagnies de taxis, par le passé, aient jamais, de Toronto, fait des soumissions à un ministère. S'ils sont intéressés ou pas, je regrette mais je n'en sais rien. Ils étaient ici peut-être leur a-t-on posé la question. Je n'ai pas entendue. Je ne saurais vous renseigner sur ce point,

Je ne connais pas de compagnies de taxis qui soient chargées de ce service en ce moment, et encore moins, une compagnie qui détienne un permis provincial requis en vertu de la Loi sur les véhicules publics. Il se peut que des compagnies obtiennent le permis et l'équipement nécessaires si on acceptait leur soumission. La plupart des organisations de taxis, je crois, sont simplement des agences qui assument les services de distribution et d'acheminement des appels et se composent d'un nombre varié de propriétaires indépendants de voitures.

Mr. Guay (Lévis): Do you remember how many tenderers there were when you obtained your latest contract?

[Texte]

Mr. Hume: I am instructed that this company was the only one. I think, Mr. Guay, if you look at the beginning of the brief you will see a short history indicating that the origin of this company was back in 1939, and it has developed. I guess 10 years ago there was nobody else with the equipment or the licence for the desire. Apparently there were no other tenderers.

M. Guay (Lévis): Ceci me sera d'un grand secours lorsque viendra le temps de faire des recommandations. Tout le monde est invité à soumissionner et ne le fait pas, alors, on ne peut dire que c'est un service exclusif. Il ressort des témoignages que nous avons entendus, que votre service est des plus adéquats, donc, ceux qui sont intéressés à fournir le même service n'ont qu'à présenter des soumissions. Voici ma dernière question: avez-vous déjà vu des pourparlers avec des compagnies de taxis, soit du Toronto métropolitain, ou des compagnies de taxis de Mississauga, ou vous ont-ils déjà demandé de les rencontrer afin de trouver une formule d'entente?

Mr. Dodds: No, there has not been any lengthy discussion. There certainly has been a telephone call to suggest that something should be worked out, but no discussion. Prior to my time, I think there was one meeting where the Metro Association met with our staff and there was some discussion about it. I think Mr. Sadoff indicated the same thing. There have been a couple of conversations, but nothing has ever developed, and we certainly have not made approaches to either Mississauga or Metro.

M. Guay (Lévis): Je vous demande peut-être, une opinion personnelle, mais ne pensez-vous pas que le premier pas à faire était d'avoir une table ronde où les gens auraient pu essayer de s'entendre. J'ai l'impression que moi, je suis obligé de poser en juge dans un conflit qui existe entre différentes compagnies de taxis, ou entre une compagnie qui détient le permis pour donner le service à l'aéroport et des compagnies de taxis.

Mr. Hume: May I give an answer to that, ? It is a personal opinion, but as I understand the way this developed, the Department entered into this contract, a prior one and then the one 10 years ago. There was no indication, as I understand it, during those negotiations that there was any need to consult with others, and the contract was entered into for 10 years.

If I have a lease on a building for 10 years, I do not worry about somebody else taking it

[Interprétation]

M. Hume: On m'a fait savoir que nous étions les seuls. Je pense, M. Guay, qu'au début du mémoire, il y a une courte note disant que l'origine de notre compagnie remonte à 1939, et que depuis ce temps notre compagnie n'a cessé de se développer. Je pense qu'il y a dix ans, personne d'autre n'avait l'équipement, le permis ou le désir d'assurer ces services. Apparemment, il n'y avait aucun autre soumissionnaire.

Mr. Guay (Lévis): I think that this might mean a great deal when we have to make recommendations to the Committee then I do not call this any longer an exclusive service because everyone is invited to tender. Even if they do not tender then we must not say that it is an exclusive service. Those who are so interested in giving an adequate service as you do according to the testimony we have heard, let them present a tender. Here is my last question. Have you ever had any discussions or talks with taxi firms either in Metro Toronto or the taxis from Mississauga or have they already asked you to meet with them to try and find a formula you could agree on?

M. Dodds: Non, il n'y a pas eu de longs pourparlers. Il y a en tout cas, eu un téléphone à l'effet qu'il était nécessaire d'en arriver à une entente, mais aucune discussion. Je crois qu'il y a eu, avant que je me joigne à la compagnie, une rencontre entre l'Association Metro et notre personnel; on aurait alors discuté de la chose. M. Sadoff, je crois, a indiqué la même chose. Il y a eu quelques conversations, mais cela n'a rien donné. Et nous n'avons certainement pas tenté d'approcher ni Mississauga, ni Metro.

Mr. Guay (Lévis): I am asking you for an opinion which might be a personal opinion, perhaps, but do you not think that the first step which should have been taken would have been to have a round table discussion in which people could have reached an understanding? I have the impression that I will have to be a judge in a conflict which exists among various taxi firms—and with a company which has a licence for service at the airport and taxi companies.

M. Hume: Puis-je répondre à cette question, monsieur? C'est mon avis personnel, mais si je comprends bien la façon dont les choses se sont passées, le ministère avait adjugé ce dernier contrat, un autre avant celui-là, et un troisième il y a dix ans. Et si je comprends bien, on ne vous a pas signalé au cours de ces négociations, qu'il fallait consulter d'autres.

Si je loue un immeuble pour 10 ans, je ne m'inquiète pas que quelqu'un d'autre s'en

[Text]

away from me because I have the lease. When these discussions and the newspaper comments started a few years ago, there were these few conversations, but the contract existed and as a result to that I am instructed that the Department asked our company if they would be willing to provide the dispatching service and put people in taxi-cabs. We agreed to, and we are doing it today.

As I have indicated earlier, with a very extensive insurance coverage we do not get any return for this service, but if we put you in a cab you are partly our responsibility and you are covered by our insurance, and we are doing that for anybody who requests it. So there is that co-operation, if you would like to call it that, at the present time, and that is about as far as it has gone.

M. Guay (Lévis): Dernière question très brève, monsieur le président: la Murray Hill a présenté un mémoire, ce matin, qui semble présenter une formule de compromis et dire qu'ils sont prêts à accorder un permis de poste commun aux taxis de Dorval. Est-ce que votre compagnie pourra faire la même chose à l'égard des taxis de Mississauga, par exemple?

Mr. Hume: The answer is yes, of course we could. It is our view that the control that we would exercise in the future through the use of the Mississauga brokerage operation would be superior. However, if the Department, in its wisdom,—it is their property—decides on this, we would not object. It is up to the Department to decide what is in the public interest, I guess, and that is the reason you, gentlemen, are here today.

Mr. Guay (Lévis): Thank you.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Hume, I must command you on your competence. By enlarging somewhat on the questions that have been asked, you have eliminated about five of them from my question sheet.

Mr. Hume: That is just luck, sir, not skill.

Mr. Skoreyko: We dealt at some length at this hearing with 10-year contracts and the wisdom or otherwise of contracts in perpetuity. Do you anticipate that the new contract that your company will be signing now will also be a 10-year contract? Will it run longer than that, or will it be a contract in perpetuity?

Mr. Hume: Do you have any clue?

[Interpretation]

empare parce que j'ai le bail. Et lorsqu'on a entamé les discussions, et que les journaux ont commencé à en parler, il y a eu ces quelques entretiens, mais le contrat existait déjà et on me dit que le ministère nous a demandé si nous étions disposés à assurer les services de distribution et mettre les gens dans les taxis. Nous avons accepté, et c'est ce que nous faisons aujourd'hui.

Comme je l'ai dit plus tôt, avec les dispositions que nous avons pour l'assurance, ce service ne nous rapporte rien; cependant si nous vous mettons dans un taxi vous êtes en partie sous notre responsabilité et protégé par notre assurance. Nous offrons ce service à quiconque en fait la demande. Donc, il y a cette collaboration, si vous voulez parler de collaboration, qui existe en ce moment, mais j'ai pensé que c'est tout ce qui en est.

Mr. Guay (Lévis): A last question, a very short one, Mr. Chairman, further to the brief presented this morning by Murray Hill. It seems that there would be a compromise formula to be found in the brief and it seems that they might be ready to give a common stand permit for Dorval Taxi. Could your company do the same thing, perhaps with regard to Mississauga cabs?

M. Hume: En effet, nous pourrions le faire. Selon nous, le contrôle que nous exercerions par l'entremise de l'agence Mississauga donnerait de meilleurs résultats. Mais si le ministère, dans sa sagesse, décide que c'est la mesure à prendre, c'est sa propriété, nous nous y opposerions pas. C'est au ministère qu'il appartient de décider si c'est dans l'intérêt public; j'imagine que c'est la raison de votre présence ici aujourd'hui.

M. Guay (Lévis): Merci.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur Hume, je tiens à vous féliciter de votre compétence. En élargissant un peu plus les questions qui vous ont été posées, vous avez répondu à environ cinq questions que je me proposais de poser.

M. Hume: C'est de la veine, c'est tout, ce n'est pas de l'adresse.

M. Skoreyko: Nous avons assez longuement parlé, au cours de cette audience, de contrats de dix ans, de la sagesse ou autre de contrats à perpétuité. Croyez-vous que le nouveau contrat que votre compagnie signera très bientôt sera aussi un contrat de dix ans? Sera-t-il un contrat plus long, ou un contrat à perpétuité?

M. Hume: Vous avez une idée?

[texte]

Mr. Dodds: Certainly I have had no indication. I would like to think that the proper ethics are put in the contract, you know, so that there is some method of picking the operator off. Having that type of thing in the contract, then give an open contract and allow the person to expand to meet these Jumbo jets because it is awfully difficult to be in here with 45 buses if you have a one-year contract. I do not think there are any of us around who are going to do it. I do not think you would expect us to do it. If you have a continuing contract, put ethics in it, and pick us off if we step out of line—because we like competition. I know other people who have contracts, there are ethics in theirs, and if they step out of line I might get a chance at it. However, as long as they are doing the job I do not go after them.

Mr. Skoreyko: Mr. Hume, in view of the fact that large aircraft are coming—there is a question about it, not only Air Canada's contribution to the jump field but international flights will be coming in—you must sufficiently expand your facilities to meet future demand. Would you be prepared to spend this kind of money on new equipment under a ten-year contract, or do you feel that that is sufficient?

Mr. Hume: As you realized and as perhaps the brief disclosed, we are presently acquiring additional equipment anticipating the next year or two. As to the future—it is not my money and perhaps the gentleman concerned could answer it—if I were in his position, I would think the longer the contract the more secure I would feel about putting out the equipment. These buses are pretty expensive to buy and equip, and I would think that a contract under ten years would be a little risky.

Mr. Skoreyko: I do not think there is any question about any contract being issued under ten years. With the volume of traffic that we anticipate in the 1980s—of course a one-year contract would limit you to at least a few years of security—are you prepared to put up the kind of money that is necessary?

Mr. Dodds: Yes, certainly we are. I am sure I misunderstood.

Mr. Skoreyko: Mr. Hume, much has been said about congestion at the International Airport, and we know that it is a freak of architecture. By reconstructing the building and modernizing it, or indeed if the govern-

[Interprétation]

M. Dodds: Nous n'en savons rien; j'aimerais croire que ce contrat renfermera les dispositions voulues de façon à ce qu'on puisse aussi remercier l'opérateur. Avec de telles dispositions, nous ayons un contrat ouvert qui permet à la compagnie de prendre de l'ampleur et de desservir ces "Jumbo Jets". Il est extrêmement difficile d'arriver ici avec 45 autobus, si on n'a qu'un contrat de 3 ans. Je ne crois pas que beaucoup parmi nous le feront. Vous ne pouvez vous attendre à ce qu'on le fasse. Mais offrez-nous un long contrat, qu'il soit rigide; si nous ne respectons pas nos engagements, congédiez-nous; nous aimons la concurrence. Je connais des personnes qui ont des contrats rigoureux et si elles ne font pas bien leur travail, peut-être hériterais-je de leur contrat. Mais tant qu'elles feront un bon travail, je n'essayerai pas de le leur enlever.

M. Skoreyko: M. Hume, comme les grands avions réactés seront en service d'ici peu; il y aura non seulement les Jumbo Jets d'Air Canada mais aussi ceux d'autres compagnies internationales; il vous faudra accroître suffisamment vos services pour répondre aux besoins futurs. Êtes-vous disposé à dépenser cette somme pour l'achat d'équipement, si l'on vous offrait un contrat de dix ans? Ou croyez-vous qu'un contrat de dix ans n'est pas suffisant?

M. Hume: Comme vous vous en rendez compte et comme l'indique le mémoire, nous achetons actuellement de l'équipement additionnel en prévision des deux prochaines années. Quant à l'avenir, ce n'est pas mon argent et peut-être serait-il préférable que la personne intéressée réponde à la question. À mon avis, plus le contrat est long, plus je serais disposé à acheter de l'équipement. Ces autobus sont tout de même assez coûteux. Et pour une période de moins de dix ans je pense que ce serait un peu risqué.

M. Skoreyko: Je ne crois pas que l'on pense à accorder un contrat pour moins de dix ans, étant donné le volume accru de trafic que nous prévoyons pour les années 1980, un contrat de dix ans, vous assurerait au moins dix ans de sécurité. N'êtes-vous pas prêt à y consacrer les sommes nécessaires?

M. Dodds: Mais oui, certainement. Je regrette mais je n'avais pas bien saisi la question.

M. Skoreyko: Monsieur Hume, on a beaucoup parlé de la congestion à l'aéroport international, qui résulte, nous le savons d'un défaut d'architecture. Si le gouvernement décidait de réaménager, de moderniser cet

[Text]

ment decides to erect an entirely new facility, do you think it would be to your advantage as a lessee or a contractor, in looking after the majority of the people there, to prohibit private cars coming in and out of that airport from using that area in which you do your business?

Mr. Hume: We would welcome that. That would be beautiful.

Mr. Skoreyko: I think that might well be considered in future developments.

Mr. Hume: However, let me say that as a citizen who occasionally drives out in my own car, when going somewhere with a bag, I would not like the idea of not being able to drive up to the departure floor and unload it at least. But this is the problem. I think it would be difficult to deprive the public of the opportunity of driving their private cars up to the departure door, which is of course the same place that the buses and taxis go because everybody is getting off and going in to get their baggage checked at the same place.

Mr. Skoreyko: There could be a "Y" arrangement where private cars could go one way and public vehicles another.

Mr. Hume: I am no architect or engineer, but I am sure it can be improved.

Mr. Skoreyko: The other question that arose, Mr. Hume, was the difficulty of sorting out passengers as they come in. I realize now that the problem may not be as great because you have enlightened us somewhat by saying that you are handling only about 25 per cent of the ground passengers coming in. However, there was some discussion on speeding up the removal of passengers from the terminal when they arrive. Do you think that designated departure areas might be a wise thing for this Committee to consider—for instance bus, taxi, out-of-town areas designated in certain departure rooms which would have their respective despatchers and from where they would call for vehicles?

Mr. Hume: I would think so, yes.

Mr. Dodds: Could I comment?

Mr. Hume: Yes.

Mr. Dodds: Very much so. At the present time we have an information booth at the airport. There are now two types of signs you can get, one that says "limousine" or one that

[Interpretation]

immeuble, ou de construire un nouveau terminus, croyez-vous qu'il vous serait profitable, en tant que locataire concessionnaire ou détenteur de contrat, d'empêcher les voitures particulières qui arrivent et partent de l'aéroport, d'utiliser ce secteur où vous vous trouvez?

M. Hume: Nous en serions fort heureux.

M. Skoreyko: On pourrait en tenir compte dans des projets à venir.

M. Hume: Mais permettez-moi seulement d'ajouter qu'à titre de citoyen qui, à l'occasion, arrive à l'aéroport dans sa propre voiture et a à transporter des valises, je n'aimerais pas ne pas pouvoir descendre à la rampe des départs pour au moins y laisser mes valises. Je pense qu'il serait assez difficile de priver le public de l'occasion de conduire sa voiture à la rampe des départs qui est, bien entendu, l'endroit où s'arrêtent les autobus et les taxis parce que tout le monde arrive là pour y déposer ses bagages.

M. Skoreyko: Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir deux rampes, l'une pour les véhicules publics et l'autre pour les voitures particulières?

M. Hume: Sans être ni architecte, ni ingénieur, je suis sûr qu'on pourrait améliorer la situation.

M. Skoreyko: L'autre question qui se pose, monsieur Hume, concerne la difficulté de répartir les voyageurs au fur et à mesure qu'ils se présentent. Je me rends compte, depuis que vous nous avez informés que vous n'ameniez à l'aéroport que 25 p. 100 des voyageurs, que le problème n'est pas aussi sérieux que je ne le croyais d'abord. On a toutefois parlé d'accélérer le départ des voyageurs qui arrivent au terminus. Croyez-vous que des zones désignées de départ seraient une bonne idée? Par exemple, des zones désignées pour ceux qui désirent prendre l'autobus, un taxi ou se rendre à l'extérieur de la ville; il y aurait dans ces salles d'attente des agents chargés de faire venir les véhicules.

M. Hume: Je crois en effet que c'est une bonne idée!

M. Dodds: Puis-je ajouter quelque chose?

M. Hume: Certainement.

M. Dodds: Nous avons, en ce moment, un kiosque de renseignements à l'aéroport. On y voit deux genres d'affiches: l'une où est écrit le mot «limousine» et l'autre, repré-

Texte]

as the picture of a car. We are advised by the Department of Transport that all airports are going to go to this common sign. You determine which washroom is which by the picture of a girl or a man, the same as in Europe. We are told that we might as well buy this new sign with the car or the bus now, because it is going to come to Toronto anyway.

Mr. Skoreyko: Do not spend too much money, Mr. Hume, because I understand they are doing away with them.

Mr. Hume: That could be. We just ordered ours.

I should perhaps emphasize the point that we do operate this information counter at our expense. The questions that we handle have mostly to do with arrival and departure of aircraft, but the public can get information on where they can get a taxi and so on—it is all here—and Air Terminal Transport provides that information in the airport as a service to the public. It is not in the lease, it is just something that the Company does. As I say, it is there and, if you want to test it out sometime, you can ask where you can get the cheapest taxi or the most expensive and the person there will give you whatever help he can.

Mr. Dodds: Do not expect it to be run first-class because we have to get the signs and everything else—but it is coming.

Mr. Skoreyko: Mr. Hume, there was a gentleman before the Committee yesterday representing Local Union 352 and something was said about harassment at the airport. This gentleman said that on one occasion he had intercepted a policeman and asked him to remove a cab from the parking area. I would like to ask you, sir, if that gentleman acted on his own accord, was on instructions from your Company, or what prompted this man to take this course of action, and if this is done more than the occasion revealed to this Committee, under whose orders is it done?

Mr. Hume: Who is the man sir, because we are lost about whom you are talking.

Mr. Skoreyko: Mr. Jack Hurd, Secretary Treasurer of Local Union 352.

Mr. Dodds: Oh, that would be under Mr. Hurd's own direction.

Mr. Skoreyko: He would do that on his own.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Skoreyko: The Company would never attempt to do anything like that.

[Interprétation]

sentant une voiture. Le ministère des Transports nous informe que tous les aéroports utiliseront ces symboles. Pour une salle de toilette il y aura un homme ou une femme. C'est le système adopté en Europe. On nous dit que nous ferions tout aussi bien d'acheter maintenant les affiches illustrant une voiture ou un autobus, sinon il faudra le faire un jour ou l'autre.

M. Skoreyko: Ne dépensez pas tout votre argent, M. Hume, car je crois que ces affiches disparaîtront.

M. Hume: C'est possible. Nous venons tout juste de commander les nôtres.

Il conviendrait peut-être de souligner que nous offrons ce service de renseignements à nos propres frais. Les questions qu'on nous pose alors ont, pour la plupart, trait aux arrivées et départs d'avions, mais le public peut obtenir des renseignements sur les taxis, les autobus, et ainsi de suite. L'aéroport fournit ce service de renseignements au public. Cela ne fait pas partie de notre contrat, nous le faisons simplement à titre gracieux. Le service est là, et si jamais vous désirez savoir ce qu'il en ait, vous pouvez demander quel est le taxi le moins coûteux, ou le plus coûteux; le personnel qui s'y trouve répondra de son mieux à vos demandes.

M. Dodds: Vous ne croyez pas que ce sera de toute première classe: il nous reste encore à obtenir les affiches.

M. Skoreyko: Monsieur Hume, le Comité a interrogé hier un représentant du syndicat 352; et on a alors mentionné qu'il pouvait parfois y avoir certains petits ennuis à l'aéroport. Le monsieur en question a déclaré avoir déjà demandé à un policier d'enlever un taxi d'un centre de stationnement. J'aimerais savoir si cet homme agissait de son propre chef ou s'il obéissait aux directives de votre compagnie? Qu'est-ce qui l'a poussé à agir de la sorte? Est-ce arrivé plusieurs fois, et si oui, en vertu de quelles directives?

M. Hume: Qui était ce témoin, s'il vous plaît?

M. Skoreyko: M. Jack Hurd, secrétaire-trésorier du syndicat régional 352.

M. Dodds: Dans ce cas, ce serait suivant les directives de M. Hurd.

M. Skoreyko: C'est-à-dire de son propre chef?

M. Dodds: Oui.

M. Skoreyko: Ce n'est pas la compagnie qui donnerait ces directives.

[Text]

Mr. Dodds: No.**Mr. Skoreyko:** I will pass for now.**The Chairman:** Mr. Portelance.

Mr. Portelance: We were talking about jumbo jets before—I think you made a survey—but I think it is also understood that if jumbo jets come to Toronto or Montreal that does not mean that everyone on board is going to get off and stay in Toronto, a lot of them might go elsewhere. So it may not increase at the same rate as some people have in mind now.

Capt. Hatfield: You are quite correct. We took the average load, in fact the worst case conditions, to be sure that there had been some calculations as to the largest number of buses that would be required, so that Air Terminal Transport could be prepared to handle that. You are quite correct, sir, some are going through.

Mr. Portelance: Yes, they just change planes.

Capt. Hatfield: That is quite correct.

Mr. Portelance: Mr. Dodds, at the present time much business is taken away from you by Metro taxi taking people into the airport. I suppose the major part of your business is done in respect of people coming out of the airport.

Mr. Dodds: That is correct.

Mr. Portelance: So if our recommendation was that drivers taking customers into the airport also would be allowed to wait in line to bring someone back—I am referring only to those taking passengers in—you would be losing about the same thing as you are now only it would be the other way around—business coming in to the airport that you are not getting now.

Mr. Dodds: Perhaps I should go back one step. When coming into the airport there is certainly no possible way that we can bring everybody. Our prime responsibility is to be at that airport and move people out of there. We do bring a lot of people in, but you are never going to stop people from phoning the cab around the corner, and we would not want that. But if they were allowed to take a load out we certainly would lose some of our business.

Mr. Portelance: I am thinking that it would not be open to everyone to go in, only the ones who do go in. So that means you would

[Interpretation]

M. Dodds: Non.**M. Skoreyko:** C'est tout pour l'instant.**Le président:** M. Portelance.

M. Portelance: Nous avons parlé des «Jumbo Jets» je crois que vous avez fait des études à ce sujet, et je crois qu'on se rend compte que même si ces avions atterrissent à Toronto ou à Montréal, cela ne signifie pas que tous les passagers resteront à Montréal ou à Toronto, ils peuvent bien aller ailleurs. Donc, l'augmentation ne sera peut-être pas aussi forte que nous le croyons maintenant.

M. Hatfield: Vous avez tout à fait raison. Nous avons établi la moyenne de voyages courants dans les pires conditions pour voir ce qu'il en serait. Nous avons fait des calculs afin de savoir quel serait le plus grand nombre d'autobus nécessaires pour que notre compagnie puisse y faire face, le cas échéant. Vous avez parfaitement raison, certains voyageurs poursuivent leur route.

M. Portelance: Ils ne font que changer d'avion.

M. Hatfield: Oui, ils changent d'avion et ils poursuivent leur route.

M. Portelance: En ce moment, monsieur Dodds, une bonne partie de votre clientèle vous est enlevée par le Metro-taxi qui amène des gens à l'aéroport. J'imagine que la plus grande partie de votre chiffre d'affaires vient de voyageurs qui quittent l'aéroport.

M. Dodds: C'est juste, monsieur.

M. Portelance: Si vous proposiez que les taxis qui amènent des gens à l'aéroport soient aussi autorisés à attendre en file pour ramener quelqu'un de l'aéroport, (je ne parle que de ceux qui amènent des gens à l'aéroport) vos pertes seraient à peu près du même ordre mais en sens inverse. Les clients que vous n'amenez pas à l'aéroport maintenant.

M. Dodds: Revenons un pas en arrière. On ne peut vraiment pas acheminer tous les voyageurs jusqu'à l'aéroport. Notre principale responsabilité est d'être à l'aéroport et d'y ramener les gens en ville. Nous amenons beaucoup de clients, mais il est impossible d'empêcher les gens de téléphoner à une compagnie de taxis qui se trouve tout près. Mais si on permettait à ces compagnies de ramener des voyageurs en ville nous perdriions certainement une certaine partie de notre clientèle.

M. Portelance: Vous ne voudriez pas que tout le monde soit autorisé à le faire, mais simplement ceux qui amènent un voyageur

Texte]

not be losing as much as one may think; you would be losing only the ones that you did not take in.

Mr. Dodds: Yes, provided there was a load here at that time.

Mr. Portelance: This is really what the taxi would be doing, and nothing else.

Now if I took one of your cars out at the airport and am going to a motel called Inn on the Park, would you provide that service?

Mr. Dodds: Yes we would.

Mr. Portelance: Suppose four people used one of your cars, would we all have to pay or would it be a flat rate to the Motel?

Mr. Dodds: It is \$3.25.

Mr. Portelance: For each person?

Mr. Dodds: For each person.

Mr. Portelance: And if I take it alone, what the price then?

Mr. Dodds: It is \$3.25.

Mr. Portelance: The same thing.

Mr. Hume: It operates, sir, like a bus. Somebody said the first day, I think it was Mr. Hilliard, that he understood this Company operated a service to Hamilton for \$4.00 and off it would go with one person—and there was a chorus of No's. The answer is yes, at car leaves for the Inn on the Park, or Hamilton, whether or not there is anybody in it. You might get a maximum of five at \$3.25 and you might go out many times without anybody at all.

Mr. Portelance: Now if the same four people are there and they take a metered cab, what would be the price?

Mr. Hume: To the Inn on the Park?

Mr. Deakon: On a point of order Mr. Chairman, I would like to clarify this. I have taken taxi many times from the airport to my residence in Port Credit and it cost me six bucks.

The Chairman: I think the question asked is whether it was the same amount of money for one person or for three persons?

Mr. Deakon: Exactly, and I say it is not cause, from my experience going to my residence in Port Credit, I had two people and I split the cost at \$3.000 a piece—otherwise I have paid six bucks when I was by myself.

Mr. Portelance: No, no, I asked this question because I had that experience myself. We

[Interprétation]

Donc, vous ne perdriez pas autant que vous le croyez, mais simplement ceux qui vous n'y avez pas amenés.

M. Dodds: Oui, pourvu qu'il y ait quelqu'un là à ce moment-là.

M. Portelance: C'est vraiment ce que ferait le taxi, rien d'autre. Je me trouve à l'aéroport et je désire me rendre au motel «Inn on the Park» pourriez-vous m'y conduire?

M. Dodds: Certainement.

M. Portelance: Supposons que nous sommes quatre dans l'une de vos voitures. Devons-nous tous payer ou y a-t-il un taux fixe?

M. Dodds: C'est \$3.25.

M. Portelance: Chaque personne?

M. Dodds: Oui.

M. Portelance: Et si je suis seul, qu'est-ce qu'il m'en coûtera?

M. Dodds: \$3.25.

M. Portelance: La même chose.

M. Hume: C'est tout comme un autobus. Le premier jour, quelqu'un a dit, je crois que c'était M. Hilliard, que les voitures de cette compagnie se rendaient à Hamilton pour \$4.00 par personne, et que souvent elles quittaient l'aéroport avec un seul passager; on avait nié la chose. Ces voitures quittent en direction du motel «Inn on the Park» ou d'Hamilton qu'il y ait quelqu'un ou pas à bord. Vous pouvez partir avec cinq passagers à \$3.25 chacun, ou avec personne.

M. Portelance: Ces mêmes quatre personnes sont là, et prennent une voiture munie d'un taximètre, quel serait le prix alors?

M. Hume: Au motel «Inn on the Park»?

Mr. Deakon: Je voudrais préciser, monsieur le président. Je prends souvent un taxi de l'aéroport et j'habite Port Credit et il m'en coûte \$6.00.

Le président: Je pense que la question était de savoir si le prix serait le même pour une et pour trois personnes.

M. Deakon: Exactement. Pour me rendre à Port Credit, quand nous sommes deux nous partageons les frais, autrement il m'en coûte \$6.00 quand je suis seul.

M. Portelance: J'ai posé cette question parce que cela m'est déjà arrivé. Nous avions

[Text]

did use one of your cabs or limousines—or whatever you call them—from the airport to the Inn on the Park. We were four and we each paid \$2.50. Maybe it has gone up since but, if I remember correctly, that is what we paid. So the trip came to \$10. Let us say we had taken a metered cab to go to the same place. At that time, you were allowed to split whatever it came to on the meter. If it had been \$6.00, this would have been a saving.

Mr. Dodds: You can do the same with us. We have a regular service to the Inn on the park. If you happen to take the service car which runs on a half hour schedule, and you are in it alone, you pay \$3.25. If you are in it with four other people, each of you would still pay \$3.25. The same four people could have gone to where our regular pool of cars are and paid one flat rate to the Inn on the Park and split up four ways. You have the choice.

Mr. Portelance: Yes, but that is not known to everyone. Perhaps it is up to us to try to find out at the airport. But when you are a stranger coming into a town, this is what you do not know. But I am sure when I take a metered cab, and there are three in the cab, we are going to split the metered cost. Everyone knows this well.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Portelance: And I think the same thing should be done in your service.

Mr. Dodds: It is. Any car you take with us, it is one fare.

Mr. Portelance: Yes, one fare to each person.

Mr. Dodds: No, no. We are confusing things. It is a regular service. It is like a bus running between Toronto and Kitchener. It does not matter whether you get on alone or whether 40 people get on with you, you pay that one same fare. But if you rent our car as you would a cab, then whatever the fare is, if there are five of you, you split it five ways, if there are four of you, you split it four ways. We have one fare in our cars. We are not allowed to charge each of you, except on the Inn on the Park which happens to be a regular service.

Mr. Skoreyko: One charge for the trip.

Mr. Dodds: Right.

[Interpretation]

pris un taxi, une de vos limousines, enfin quelque soit le nom que vous lui donniez, de l'aéroport au motel «Inn on the Park». Nous étions 4 et nous avons chacun payé \$2.50. Les prix ont peut-être augmenté depuis, mais si je me souviens bien c'est ce que nous avons payé. Le voyage nous a donc coûté \$10. Si nous avions pris une voiture munie d'un taximètre pour nous rendre au même endroit, nous aurions pu partager les frais. Même en payant \$6, nous aurions épargné.

M. Dodds: Vous pouvez faire la même chose avec nous. Nous avons un service régulier au motel «Inn on the Park». Si vous êtes à bord de cette voiture qui fait un voyage toutes les demi-heures, et si vous êtes seul, vous payez \$3.25. Si vous êtes avec 4 autres personnes, chacun paiera toujours \$3.25. Les mêmes 4 personnes auraient pu se rendre à nos voitures et payer un taux fixe pour se rendre au «Inn on the Park» et partager les frais. Vous n'avez qu'à choisir.

M. Portelance: Oui, mais tout le monde ne le sait pas. C'est peut-être à nous d'essayer de voir ce qu'il en est à l'aéroport. Mais quand vous êtes de l'extérieur, et que vous arrivez dans une ville étrangère, vous n'êtes pas au courant de ces choses. Mais je sais que si je prends un taxi, et que nous sommes trois, nous partagerons le coût de la course. C'est une chose que tout le monde sait.

M. Dodds: Oui.

M. Portelance: Je crois que votre compagnie devrait adopter cette signe de conduite.

M. Dodds: C'est notre politique. Quelle que soit la voiture que vous preniez avec nous il n'y a qu'un seul prix.

M. Portelance: Un taux pour chaque personne.

M. Dodds: Non, il y a confusion ici. Il s'agit d'un service régulier. Tout comme un autobus entre Toronto et Kitchener. Peu importe si vous êtes seul ou s'il y en a 40 autres. Vous payez exactement le même prix. Mais si vous louez notre voiture, comme vous le faites pour un taxi, alors quel que soit le prix de la course, si vous êtes 5 vous divisez en 5, si vous êtes 4 vous divisez en 4. Il n'y a donc qu'un seul prix. On ne peut vous demander de payer individuellement sauf quand il s'agit du service régulier au «Inn on the Park».

M. Skoreyko: Un seul prix pour le voyage.

M. Dodds: Exactement.

[Texte]

Mr. Portelance: The car looks the same. If we are not going to the Inn on the Park but, let us say, to the Westbury Hotel. We are four people coming from the airport. What do we have to pay in your limousine? Four in the same car.

Mr. Dodds: One fare split four ways.

Mr. Portelance: You mean if it is \$8.00, we split it four ways.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Portelance: So it is the same price to go from the Westbury to the airport as it is going from the Inn on the Park—I am not talking about the bus, I am talking about the limousine—to the airport. It is the same price for four persons making these trips.

Mr. Hatfield: It would not be actually because you are in a different zone.

Mr. Dodds: Private car zone rates cover one to four passengers. So that, whatever zone you may be in, one or four can ride at the same price. No additional charges.

Mr. Deakon: You pay \$6.00 or you can split the \$6.00 with others, depending on the number of people that take the taxi.

Mr. Dodds: That is right, the same as with taxi cabs.

Mr. Deakon: But when I asked you about this, you said it cost \$3.25, whether it is one person or more than one person, depending on whether it is a regular service.

Mr. Hatfield: That is correct, on the regular service.

Mr. Deakon: Does the dispatcher tell you, whether it is the regular service or whether it is a taxi?

Mr. Dodds: Yes, he will.

Mr. Deakon: I was never told this.

Mr. Hume: The sign is up.

The Chairman: Order, please. One at a time.

Mr. Portelance: I have another question. Does your firm own the franchise to take me to Paris, Ontario, if I want to go there?

Mr. Dodds: Yes, we can take you from the airport to anywhere.

Mr. Portelance: Anywhere in Ontario.

Mr. Dodds: Anywhere in Canada.

[Interprétation]

M. Portelance: Les voitures sont toutes semblables. Si nous sommes quatre personnes arrivant à l'aéroport, et si nous n'allons pas au «Inn on the Park» mais bien au «Westbury»,—combien nous en coûtera-t-il pour quatre personnes?

M. Dodds: Le prix de la course divisé en 4.

M. Portelance: Si c'est \$8, nous les divisons en quatre?

M. Dodds: C'est juste.

M. Portelance: Il en coûte donc la même chose du Westbury à l'aéroport, et du «Inn on the Park» à l'aéroport. Je ne parle pas de l'autobus mais bien de la limousine. C'est le même prix pour 4 personnes pour faire ce trajet.

M. Hatfield: En réalité, le prix serait différent parce que c'est une toute autre zone.

M. Dodds: Les prix d'un véhicule privé sont calculés en fonction de 1 à 4 voyageurs. Donc, quelle que soit la zone où vous vous trouviez, 1 ou 4, c'est le même prix. Aucun frais supplémentaire.

M. Deakon: Vous payez \$6. ou vous partagez, selon le nombre de passagers.

M. Dodds: C'est juste, c'est la même chose qu'un taxi.

M. Deakon: Lorsque je vous ai interrogé à ce sujet, vous m'avez répondu qu'il en coûte \$3.25 qu'il s'agisse d'une ou de plusieurs personnes, si c'est un service régulier.

M. Hatfield: C'est exact, lorsqu'il s'agit d'un service régulier.

M. Deakon: La personne préposée à la régulation vous dit-elle s'il s'agit du service régulier ou du service de taxis?

M. Dodds: Oui.

M. Deakon: On ne me l'a jamais dit.

M. Hume: Il y a l'affiche.

Le président: Un à la fois, s'il vous plaît.

M. Portelance: J'aimerais poser une autre question. Votre compagnie est-elle autorisée à m'amener à Paris, en Ontario?

M. Dodds: Oui, de l'aéroport on peut vous amener n'importe où.

M. Portelance: N'importe où en Ontario?

M. Dodds: N'importe où au Canada.

[Text]

Mr. Portelance: Anywhere in Canada but this does not mean you can bring someone back. That is understood.

Mr. Dodds: Well, yes it does.

Mr. Portelance: Not from Paris to the airport?

Mr. Dodds: To the airport. To the airport only.

Mr. Portelance: If you are called for.

Mr. Dodds: If we are called. You would have to call us.

Mr. Portelance: If you are not called, you are not allowed to pick up.

Mr. Dodds: No.

Mr. Portelance: Just one more question. How many cars or limousines would you have waiting at the airport for incoming traffic on standby at any one time?

Mr. Dodds: On standby, we could have up to 105. We had this the other night.

Mr. Portelance: And there is enough room for you to park there.

Mr. Dodds: No, there is not, but I am giving you the worst situation, not on the average. We have parking there for about 50 cars? We can hold about 50 cars there. If it is fogged in, you will see our cars double-parked, they will return to our garage, they will park up and down the side of the road, we just cannot hold them.

Mr. Portelance: What happens if people come into the airport and have their baggage behind or something like this. Does your company take care of that, too?

Mr. Dodds: Yes, we do.

Mr. Portelance: That is an extra service which you are giving to the customer?

Mr. Dodds: Correct.

Mr. Portelance: At an extra cost to him? Or does the airline pay?

Mr. Dodds: The airline pays the bill.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask any of these gentlemen, about the fol-

[Interpretation]

M. Portelance: Au Canada, mais cela ne signifie pas que vous pouvez en ramener quelqu'un.

M. Dodds: Oui, nous pouvons ramener des passagers.

M. Portelance: Pas de Paris à l'aéroport?

M. Dodds: A l'aéroport, mais à l'aéroport seulement.

M. Portelance: Si l'on vous téléphonait.

M. Dodds: Oui, dans ce cas.

M. Portelance: Si on ne vous téléphone pas, vous ne pouvez prendre de passagers?

M. Dodds: Non.

M. Portelance: Une autre question seulement. Combien de voitures ou de limousines attendraient, à un moment donné, à l'aéroport pour accueillir les voyageurs qui y arrivent.

M. Dodds: On peut en avoir jusqu'à 105. Ça nous est arrivé d'en avoir 105 un soir.

M. Portelance: Vous avez suffisamment d'espace pour les stationner là.

M. Dodds: Non, c'est là en cas extrême. En moyenne, nous avons, quoi, 50 voitures. Oui, 50 voitures. S'il y a brouillard, nos voitures seront là en plus grand nombre. Elles sont stationnées le long de la route. Notre centre de stationnement ne suffit pas.

M. Portelance: Que se produit-il si les gens laissent leurs bagages à l'aéroport? Votre compagnie s'en occupe-t-elle?

M. Dodds: Oui.

M. Portelance: C'est un service additionnel que vous assurez aux clients?

M. Dodds: C'est juste.

M. Portelance: Y a-t-il un coût additionnel pour le client ou pour la compagnie aérienne?

M. Dodds: C'est la compagnie aérienne qui en défraie les coûts.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais interroger l'un ou l'autre de ces messieurs.

[Texte]

lowing from page 11 of your brief, fourth line:

The Lessee is obliged to maintain a sufficient number of buses, limousines and taxis twenty-four hours a day...

Who decides what is a sufficient number?

Mr. Hume: Mr. Chairman, that is quoted in the lease agreement. I suppose, in the final analysis, the Department decides whether the number is sufficient or not. There is a provision in the agreement whereby if we breach the covenant, in their view and do not remedy it fairly promptly, they can cancel the whole agreement.

Mr. Forrestall: In which section is that?

Mr. Hume: The cancellation portion? Or the sufficient number portion?

Mr. Forrestall: The sufficient number portion.

Mr. Hume: I will look for it. I know it is in here. But, in any event, it is our understanding that the number should be sufficient. In answer to your question as to what is sufficient, I suppose the operator is the first to make the judgment. If he is wrong and there are problems, then he has to change his judgment or he suffers whatever penalties flow from the cancellation.

Mr. Dodds: Could I answer this for you?

Listening to the testimony over the last few days, it seems to me there is a feeling that we must happen to be at the airport and get a passenger. What really happens is that every time there is a new schedule—and this happens at least twice a year—we have people that plot every single flight leaving and coming into Toronto, anticipating the number of people coming and going. Our schedule of drivers changes by the hour. We have more drivers on at three o'clock on Friday afternoon than we do at three o'clock on Thursday. But this is after having analysed day after day, and looking to see where the flights are coming from. It changes now because people are going south. We have to get more people on those morning flights because that's when they are departing for the south.

So the fact that, at the airport, you happen to see a fare or someone happens to get a car, is just not luck. Somebody sat back and analysed the flow, the airline schedules, where people are going, whether it is Easter, whether it is something else. It all affects us. Based on that, we put so many men on the road, but we are not always right.

[Interprétation]

au sujet de la quatrième ligne de la page 11 du mémoire.

le locataire est tenu de maintenir un nombre suffisant d'autobus, de limousines et de taxis 24 heures par jour.

Qui décide quel est le nombre suffisant?

M. Hume: Monsieur le président, ceci cite le bail tout simplement. Je suppose en dernière analyse, que c'est le ministère qui décide si le nombre est suffisant ou pas. Il y a une disposition dans l'entente stipulant que si nous manquons à nos engagements, sans y remédier rapidement, l'entente peut être annulée.

M. Forrestall: Dans quelle partie est-ce?

M. Hume: Ce qui a trait à l'annulation? Ou au nombre suffisant?

M. Forrestall: Ce qui a trait au nombre suffisant.

M. Hume: Il faudrait que je le cherche. Je sais que ça y est. Et nous savons bien que le nombre doit être suffisant. Pour répondre à votre question quant à ce qui est suffisant, j'imagine que c'est le propriétaire de la compagnie qui décide. S'il se trompe et qu'il y a des problèmes, il devra changer d'avis ou bien subir les peines qui en découlent de l'annulation du contrat.

M. Dodds: Permettez-moi de répondre s'il vous plaît.

En écoutant les témoignages présentés au cours des quelques derniers jours, j'avais l'impression qu'on croyait que nous étions tout simplement à l'aéroport et que nous prenions un passager. Ce qui arrive en fait c'est que chaque fois qu'il y a un nouvel horaire, et cela, au moins deux fois par année, nous avons des gens qui calculent chaque vol, qui quitte et arrive à Toronto, et prévoient le nombre de voyageurs. Le nombre de chauffeurs change d'heure en heure. Il y en a bien plus le vendredi à trois heures que le jeudi à la même heure. Mais c'est après une analyse attentive. Tout cela change maintenant parce que les gens se dirigent vers le sud. Il nous faut donc avoir plus de chauffeurs le matin parce que ces avions décollent le matin.

S'il y a une voiture libre lorsque vous arrivez à l'aéroport, ce n'est pas de la chance: quelqu'un a analysé la circulation, les horaires des compagnies aériennes, où les gens vont, si c'est Pâques et ainsi de suite. Tout cela nous touche. Tenant compte de ces facteurs, nous calculons le nombre de chauffeurs nécessaires, il arrive cependant que nos prévisions ne soient pas exactes.

[Text]

Mr. Benjamin: It has been alleged by previous witnesses to the Committee that, on certain occasions, passengers getting off planes have walked to the ramp and found none of your vehicles there.

Mr. Dodds: That is correct. We have cars on the road 24 hours a day. But I have to admit that there are certain times when our cars are all gone or are the way back in. It could mean a minute or two minutes of waiting. We hope not much more than three to four minutes. Somebody mentioned 40 minutes. That has happened, too. We were just bogged right down. Something happened and we just could not get the cars back.

Mr. Benjamin: The 40-minute occasion, how frequently does that happen? Once a year?

Mr. Dodds: I am sure it has happened no more than once in my experience. We receive a chart from a dispatcher hour by hour, and I can tell you hour by hour how long people had to wait, how many cabs we had to use, whether there was no waiting. And not only do we assign the drivers but we watch that daily and if we find that three o'clock on Thursday afternoon is consistently a bad time, we will put more shifts on. But it changes over night.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Dodds: The weather changes it.

Mr. Benjamin: I was thinking of this also in terms of the sufficient number of vehicles.

Mr. Hume: I would like to add, I found that in the lease. Paragraph 10.

Mr. Benjamin: Thank you. On this matter of the sufficient number, obviously, over the years, there has been an increasing amount of people each year—it might, for example, be a 5 per cent per year increase—which you people will have analysed. Do you then increase the number of vehicles? Not just the number of trips that each vehicle makes, but also the number of vehicles. You have 130 vehicles now. How many did you have five years ago? Was it 50? Or 80?

Mr. Dodds: Much less than that. Mr. Hatfield's projection indicates as a matter of fact that sometime during 1970 we should put seven more vehicles on.

Mr. Benjamin: I see. Does the Department of Transport itself carry out any checks or

[Interpretation]

M. Benjamin: Certains autres témoins ont dit au Comité qu'à certaines occasions les voyageurs, en débarquant de l'avion, se dirigeaient vers la rampe et n'y trouvaient aucune voiture.

M. Dodds: C'est juste. Nous avons des véhicules qui circulent 24 heures par jour. Mais je dois admettre qu'il y a des moments où tous nos véhicules sont partis ou sont en voie de retour. Cela signifie 1 ou 2 minutes d'attente. Nous espérons en tous cas, ne pas faire attendre plus de 3 ou 4 minutes. Quelqu'un a parlé de 40 minutes. Cela est déjà arrivé. Nous étions très occupés; quelque chose est arrivé et les voitures ne revenaient plus.

M. Benjamin: Arrive-t-il souvent qu'il soit nécessaire d'attendre 40 minutes? Une fois par année?

M. Dodds: Je suis sûr que cela n'est arrivé qu'une fois, depuis que je fais ce métier. La personne chargée de la régulation nous fait parvenir d'heure en heure un programme et je pourrais vous dire, d'heure en heure, combien de temps les gens ont dû attendre, le nombre de taxis qu'il a fallu employer, ou s'il n'y avait pas d'attente. Non seulement nous dépêchons les taxis mais nous surveillons cela tous les jours. Et si nous voyons que le jeudi à 3 heures est un mauvais moment, nous ajoutons des voitures. Mais ceci change du jour au lendemain.

M. Benjamin: En effet.

M. Dodds: Il y a aussi le mauvais temps.

M. Benjamin: J'y pensais en termes du nombre suffisant de voitures.

M. Hume: J'aimerais ajouter que je viens de découvrir qu'il s'agit du paragraphe 10 dans le mémoire.

M. Benjamin: Merci. Au sujet du nombre suffisant, évidemment au cours des années, il y a eu une augmentation croissante de voyageurs. C'est peut-être une augmentation de 5 p. 100 par année, vous le savez, vous en faites l'analyse. Augmentez-vous le nombre de véhicules? Non seulement le nombre de voyages de chaque véhicule mais aussi le nombre de véhicules. Si vous en avez 130 maintenant. Combien en aviez-vous il y a 5 ans? 50? 80?

M. Dodds: Beaucoup moins que ça.

En fait, selon les prévisions de M. Hatfield, nous devrions avoir à peu près sept véhicules de plus au cours de l'année 1970.

M. Benjamin: Est-ce que le ministère des Transports lui-même fait la vérification de

[Texte]

any surveys on you people? Do they let you know whether or not they think you have a sufficient number of vehicles?

Mr. Dodds: They never have. I would like to think that we have always been ahead of them and have not had that problem.

Mr. Benjamin: They do not make any deliberate checks on the number of vehicles you have? They do not call on you and tell you whether or not they think you are not up...

Mr. Dodds: Not the department.

Mr. Hume: The airlines check.

Mr. Benjamin: The airlines check. Your contract is with DOT and they are the ones that require you...

Mr. Hume: We also have a contract with Air Canada with the same sort of obligation.

Mr. Benjamin: I see. Air Canada does do this and the Department of Transport does not.

Mr. Dodds: I think that if DOT really were getting a considerable amount of complaints that would be the indicator to them that we have not enough cars on.

Mr. Benjamin: Air Canada and their checks—have they at any time in recent years pointed out some insufficiency and made a request of you to add vehicles?

Mr. Dodds: They have never said, "add vehicles". They have enquired as to what was happening at 4 o'clock on a certain Friday afternoon when people were waiting, for example.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Dodds: You know there may be some reason, because there was fog or something that day but in terms of saying that generally we do not have enough cars on the road, they have never said that to us.

Mr. Benjamin: I see. On this matter of by-laws again, if I may ask Mr. Hume, Mr. chairman, Malton airport is located in Mississauga municipality.

Mr. Hume: That is my understanding.

Mr. Benjamin: Right. If a Toronto cab picks up a fare at Malton is it then, in law, operating in the municipality of Mississauga?

[Interprétation]

votre compagnie? Est-ce qu'il fait des études? Est-ce qu'il vous dit si, à son sens, vous avez suffisamment de véhicules?

M. Dodds: J'aimerais croire que nous les avons toujours devancés et n'avons jamais eu ce problème.

M. Benjamin: Il n'y a pas de vérification délibérée du nombre de véhicule? Le ministère ne vous appelle pas pour vous dire si, à son sens, vous répondez ou ne répondez pas aux besoins...

M. Dodds: Pas le ministère.

M. Hume: Les compagnies aériennes vérifient.

M. Benjamin: Les compagnies aériennes, oui. Mais votre contrat est passé avec le ministère des Transports, et c'est lui qui demande que...

M. Hume: Nous avons aussi un contrat avec Air Canada.

M. Benjamin: Si je comprends bien, Air Canada vérifie et le ministère des Transports ne vérifie pas.

M. Dodds: Je suis sûr que s'il y avait beaucoup de plaintes à l'effet que nous n'avons pas suffisamment de voitures, il faudrait que nous en augmentions le nombre.

M. Benjamin: Et, au cours des récentes années, la société Air Canada a-t-elle trouvé qu'il n'y avait pas assez de voitures? Vous a-t-on demandé d'augmenter le nombre de véhicules?

M. Dodds: On ne nous a jamais dit: «augmenter les véhicules». On nous a déjà demandé pourquoi les gens attendaient à 4 heures de l'après-midi un certain vendredi.

M. Benjamin: Je vois.

M. Dodds: C'est peut-être à cause de la brume ou quelque autre raison. On ne nous a jamais dit qu'en général nous n'avions pas suffisamment de véhicules.

M. Benjamin: Au sujet des règlements, Monsieur le président, puis-je poser une question à monsieur Hume? L'aéroport de Malton se trouve-t-il dans la municipalité de Mississauga?

M. Hume: C'est ce que je crois comprendre.

M. Benjamin: Si un taxi de Toronto prend un passager à Malton, a-t-il le droit, d'opérer dans la municipalité de Mississauga?

[Text]

Mr. Hume: This is what I tried to indicate earlier, sir. I will give you the best opinion that I have. In my interpretation of the by-laws in that Ross vs. the Queen case, in the broad sense of the use of language, it is operating there because it is getting part of its revenue there. But it has to be operating exclusively within that municipality to be included within the municipal by-law and by picking up in Malton it is my understanding that it is committing no offence under the by-laws or under any by-laws if the destination of the passenger is in Metropolitan Toronto and vice versa.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Hume: There is no regulation with respect to the rate because the municipal Metro Toronto by-law can only regulate rates wholly within the municipality and Mississauga can only regulate rates, if they do, wholly within the Mississauga municipality. When you go from one into the other, it is my understanding that the province is the only one who could regulate it and it has not. They could charge anything they like.

Mr. Benjamin: If a common stand were to be established at the airport, you see no problem of the conflict of municipal jurisdictions.

Mr. Hume: I can see a conflict but I do not know how it would be resolved. It is my understanding, sir, that the evidence you had from the solicitor for the Town of Mississauga took the point of view, and I could have misunderstood what he said, that they alone have the right to maintain that stand. I hesitate to get into things that I am not competent to answer. I am doing the best I can for you but I do not think I am being all that helpful.

Mr. Benjamin: We are trying to ask everyone we can on this because we have not been able to get...

Mr. Hume: As Mr. Deakon pointed out, you have very competent lawyers on the Committee and I am sure somebody else can take another stab at it.

Mr. Deakon: They all have different views too.

Mr. Benjamin: We begin to wonder if we should quit asking lawyers. That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deakon.

[Interpretation]

M. Hume: C'est ce que j'ai tenté d'expliquer un peu plus tôt, monsieur. Je vais essayer de vous donner la meilleure opinion que j'ai. D'après mon interprétation des règlements dans l'affaire Ross contre la Reine, dans le sens le plus large de l'expression, on peut dire qu'il traite affaires dans cette municipalité parce qu'une partie de son revenu provient de là. Mais il faudrait qu'il se limite à cette seule municipalité pour être visé par le règlement municipal. S'il prend un voyageur à Malton, il n'enfreint aucun règlement à condition que la destination du voyageur soit dans le Toronto métropolitain, et vice-versa.

M. Benjamin: Je comprends.

M. Hume: Il n'y a aucun règlement pour ce qui est du tarif car le Règlement municipal du Toronto métropolitain ne peut contrôler les tarifs qu'à l'intérieur des limites de la ville, et le règlement municipal de Mississauga, les tarifs qu'à l'intérieur de la municipalité en question. Mais, du moment que vous voyagez d'une municipalité à l'autre, je crois que la province seule a le droit de contrôler les prix, mais elle ne le fait pas. On peut vous demander n'importe quelle somme.

M. Benjamin: Si l'on établissait un poste commun à l'aéroport, est-ce qu'il y aurait un conflit entre les compétences municipales?

M. Hume: Je vois la possibilité d'un conflit mais comment le réglerait-on? Selon le témoignage de l'avocat de Mississauga, peut-être ai-je mal compris, seule la municipalité de Mississauga aurait le droit de maintenir ce poste. Mais j'hésite à me lancer un peu trop loin, n'ayant pas la compétence voulue pour répondre. Je fais de mon mieux, mais je ne crois pas pouvoir vous aider.

M. Benjamin: Nous essayons de poser la même question à tout le monde, parce que nous n'avons pu...

M. Hume: Comme l'a souligné M. Deakon il y a des avocats très compétents qui font partie du Comité et qui connaissent la question mieux que moi.

M. Deakon: Leurs opinions diffèrent aussi.

M. Benjamin: On se demande s'il ne serait pas préférable de ne plus interroger d'avocats? C'est tout pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deakon.

[Texte]

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask one of the witnesses, either Mr. Hume or Mr. Dodds or Mr. Hatfield or Mr. McDonnell whether Air Terminal Transport provides a regular service to areas other than the Toronto-Hamilton area?

Mr. Hume: No. The regular service is in the brief on pages 6 and 7. That is all the regular service we provide. We can legally provide a service to anywhere and do get calls to take people all over the place, Gravenhurst, Orillia, Barrie, whatever.

Mr. Deakon: Do you have any arrangement with any other service to take these passengers to areas outside of your field?

Mr. Hume: Arrangements, no. There are other public vehicle operators licensed under the Public Vehicles Act, you heard from one this morning and to my knowledge there are six or seven, who are licensed by the province to operate a service between their locality and the airport. We have no arrangement with them. They are really not any of our concern, except that, our information stand will supply information to people that ask about getting to Guelph and so on. Presumably they are supposed to have the information and indicate that there is a bus operated by such and such a company. Apart from that we have no arrangements.

Mr. Deakon: That was the next question I was going to ask. We heard suggestions and proposals made by different members of the Committee and witnesses about a central round transportation dispatch service. Would you people be able to provide such a service?

Mr. Dodds: Mr. Lishman was here this morning, for instance. We have talked to him already about having his people come to our booth. It is right opposite the carousels where you pick up your baggage. Hopefully you will not be able to miss it when we get our signs. The people will wait there. If a man from Penetang wants a person to go on his bus we would like to think that we can provide that service for anyone there.

Mr. Deakon: Now just to get a little more clarification on this question of the brokerage license, Mr. Hume. We heard a presentation by the Mississauga Cab Owners Association. They seemed to be very concerned about his granting of a brokerage licence which I understand carries with it the right to operate taxi-cabs or more in certain circumstances. This may not be your interpretation but this is what they said. They also claim that the 100 hundred and some licensed taxi-cab

[Interprétation]

M. Deakon: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander à un des témoins, soit M. Hume, M. Dodds, M. MacDonald ou M. Hatfield, si Air Terminal Transport assure un service régulier dans des régions autres que Toronto et Hamilton?

M. Hume: Non, le service régulier est décrit aux pages 6 et 7 du mémoire. Nous n'assurons pas d'autres services réguliers. Nous avons le droit d'aller partout et nous recevons des appels pour Gravenhurst, Orillia, Barrie, etc.

M. Deakon: Avez-vous des arrangements avec d'autres services qui pourraient prendre ces voyageurs et les transporter à l'extérieur de votre propre secteur.

M. Hume: Des arrangements, non. Mais il y a d'autres opérateurs qui détiennent un permis en vertu de la Loi sur les véhicules publics. On en a interrogé un ce matin. Je crois qu'il y a six ou sept détenteurs de permis provinciaux pouvant exploiter un service entre leur municipalité et l'aéroport. Nous n'avons conclu aucune entente avec les personnes en question. En fait, elles ne nous préoccupent pas, sauf que notre poste de renseignements informera les gens qui demandent comment se rendre à Guelph, par exemple. On doit pouvoir indiquer que telle ou telle compagnie assure un service d'autobus. À part de cela, nous n'avons pas d'entente.

M. Deakon: C'est la question que je désirais poser. Nous avons entendu plusieurs propositions de la part de divers membres du Comité et des témoins au sujet d'un service central de régulation. Pourriez-vous assurer un tel service?

M. Dodds: Nous avons déjà parlé à M. Lishman, qui était ici ce matin, pour que ses gens s'adressent à notre poste de renseignements. C'est en face du carrousel à bagages. Vous ne pourrez passer outre lorsque nous aurons nos affiches. Les gens attendront à cet endroit. S'il y a là quelqu'un de Penetang qui cherche un client, nous espérons pouvoir lui en trouver un.

M. Deakon: J'aimerais avoir quelques précisions sur la question du permis d'agences, monsieur Hume. Et nous avons entendu le témoignage de l'Association des propriétaires de taxis de Mississauga. La question de l'octroi de permis d'agences semblait les préoccuper vivement. Ce permis, si j'ai bien compris, donne aussi le droit d'exploiter 80 taxis ou plus dans certaines circonstances. Ce n'est peut-être pas la façon dont vous avez compris la chose mais c'est bien ce qu'ils ont dit. A

[Text]

owners in Mississauga derive approximately 25 per cent of their income from airport passengers. They are concerned about this brokerage licence being issued to air terminals. Do you feel they are justified in having this concern?

Mr. Hume: I suppose, Mr. Deakon, that I do feel they are justified. I recall being at your sittings in Montreal when Murray Hill were calling on one broker for cabs and the other organizations were upset about that and came before you because they were not getting any part of the business. I suppose the cab owners who will not be members of this brokerage operation, if it starts, will not be called and will undoubtedly have a right to be concerned. I do not know how I can answer it better than that. If there is business there and you are not being given an opportunity, I am sure you would be concerned about it.

Mr. Deakon: We heard evidence from the solicitor from Mississauga who stated that in order to obtain a licence in Mississauga now there is one prerequisite. You must be a member of a brokerage. From that statement I would assume that if you were to get into that business, any other licensed operators would have to be people who were going to join your brokerage. Therefore you would have control over these licensed operators.

Mr. Hume: Well, I am sorry. I did not hear Mr. Stewart say that. I am surprised if that is the case; if it is I think there is some lack of understanding somewhere. I think there must be many taxi licensed owners in Mississauga who are not members of any brokerage outfit and who do their own dispatching. But I could be mistaken. Do you know any more? Can you shed any light on this?

Mr. Dodds: I think Mr. Deakon is correct. I think most of them do belong to a present brokerage. There are some who do not and just operate on their own. But we would not control them. If they wished to join our brokerage that is their prerogative.

Mr. Deakon: I understood—I may be wrong but I got the impression distinctly that in order to acquire a licence now with Mississauga, one prerequisite is that you must belong to a brokerage or join a brokerage to get this licence. Am I right or wrong?

Mr. Hume: Well, I do not know. The by-law does not so provide but it may be a matter of municipal policy. I have the Mississauga by-law here and I have to look through it again—I have read it. But if he said that is the case, I am not going to dispute it. I am just surprised to hear it.

[Interpretation]

leur avis, quelque 200 propriétaires de taxis à Mississauga tirent environ 25 p. 100 de leur revenu des voyageurs à l'aéroport. Ils s'inquiètent qu'on délivre ce permis d'agences à des services d'aéroport. Croyez-vous qu'ils ont raison de s'inquiéter?

M. Hume: Je crois qu'ils ont raison. Je me souviens d'avoir assisté à vos audiences à Montréal alors que Murray Hill demandait une agence de taxis, ce qui a mécontenté les autres organismes parce qu'ils n'en tiraient aucun profit. J'imagine que les propriétaires de taxis qui ne feront pas partie de l'agence ne recevront pas d'appels; ils ont donc raison de s'inquiéter. Je ne saurais vous répondre autrement ou mieux. S'il y a là un commerce et si on ne vous permet pas d'y prendre part je suis sûr que vous vous en préoccuperez.

M. Deakon: Nous avons entendu l'avocat de Mississauga qui a déclaré que, pour obtenir un permis à Mississauga, à l'heure actuelle, il fallait satisfaire à une condition. Il faut faire partie d'une agence. D'après cette déclaration je présume que si vous désiriez vous lancer dans ce commerce, tout détenteur de permis ferait partie de votre agence et, par conséquent, vous le contrôleriez.

M. Hume: Je m'excuse, je n'ai pas entendu M. Stewart dire cela. Cela me surprend, c'est le cas. Je crois qu'il y a un malentendu quelque part. Il doit certainement y avoir plusieurs propriétaires de taxis à Mississauga qui ne font pas partie d'une agence, qui ont leur propre système de régulation. Mais, je me trompe peut-être. En savez-vous plus long? Pouvez-vous me donner des précisions?

M. Dodds: Je crois que M. Deakon a raison. La plupart font partie d'une agence. Il y en a qui ne le font pas et qui fonctionnent indépendamment. Nous ne les contrôlons pas. S'ils veulent se joindre à notre agence, c'est très bien, c'est leur droit.

M. Deakon: J'avais l'impression que pour obtenir un permis à Mississauga, il fallait appartenir à une agence. Ai-je raison?

M. Hume: Je ne le sais pas. Le règlement ne le prévoit pas mais c'est peut-être la politique municipale. Toutefois, j'ai ici le règlement de Mississauga, et je pourrai l'examiner de nouveau. Je l'ai déjà lu. Si c'est le cas, je n'en contesterai pas. Mais, cela m'étonne.

[Texte]

Mr. Deakon: What, gentlemen, is the relationship between a broker and a licensed operator? Is there any compensation that you obtain by asking a particular licensed operator to carry passengers to and from the airport? I say this because in your brief I understand that you propose to phase in these taxi operators and I also understand that as far as deadheading is concerned, unless these particular metered taxis are authorized by the franchise owner—this is referred to at page 14 of your brief—they cannot pick up fares at the airport.

Mr. Hume: That is correct. The broker, under the by-law, is the person who operates the dispatching service—the radio. He supplies the radio and he supplies the personnel to operate it and he calls cars in some sort of order and he gets paid a fee. An organization such as the Diamond Cab in Toronto is not a taxicab company that operates cabs; it is simply a broker and people pay a fee. I do not know what it is but I am sure you can find out. So if this taxi broker operation commenced under the consent of the Department, there would be a fee charged to these independent owners and they could elect to join or not; and for that fee they would get in return the dispatching service. This dispatching service would, I presume, cover the town, not just the airport. It would be a town dispatching service.

Mr. Deakon: In other words, any metered taxi that you would request to take part in this passenger service, because of your dispatching service and your exclusive franchise, would be privileged over other taxicabs because they would be able to take passengers to the airport and bring passengers from the airport, which is not the situation now for any other cabs that may go to the airport.

Mr. Hume: That is correct.

Mr. Deakon: You would therefore be entitled to a fee. Are you getting any fees now?

Mr. Hume: No, we are not operating now. It has been proposed to the Department that this be done but the Department has not indicated consent.

Mr. Deakon: Thank you.

Mr. Dodds: May I elaborate on that? This whole brokerage thing has been talked about over the last couple of days. Maybe I can give you the steps as to how it came about.

The Department of Transport asked what method could be used whereby the public was given a choice for alternative transportation,

[Interprétation]

M. Deakon: Quel est le lien entre l'agence et l'exploitant muni d'un permis? Obtenez-vous une certaine compensation en demandant à un détenteur de permis de transporter les voyageurs à l'aéroport et de l'aéroport? Si je pose la question c'est parce que, selon votre mémoire, vous semblez vouloir accepter ces propriétaires de taxis à la condition que ces taxis munis de taximètre soient autorisés par le propriétaire licencié. C'est à la page 14 de votre mémoire. Ils ne peuvent cueillir des voyageurs à l'aéroport.

M. Hume: C'est exact. Le propriétaire de l'agence, en raison des règlements, assure la régulation—il s'occupe de la radio. Il fournit la radio et le personnel nécessaire. Il appelle les taxis, suivant un certain ordre, et reçoit une somme pour ce service. La Diamond Cab de Toronto n'est pas une compagnie de taxis, c'est seulement une agence. Les chauffeurs de taxis versent une rétribution. Je ne sais pas combien. Mais je suis sûr qu'on pourra vous renseigner. Et alors, si cette agence devait commencer moyennant le consentement du ministère, ou demanderait des droits aux propriétaires indépendants. Ils pourraient décider d'en faire partie ou non. En retour, ils bénéficieraient du service de régulation. Et j'imagine que ce service viserait la ville, la municipalité, non seulement l'aéroport. Ce serait un service visant la municipalité.

M. Deakon: En d'autres termes, n'importe quel taxi à taximètre qui pourrait, à votre demande, faire partie de votre agence, en vertu de votre permis, serait privilégié par rapport aux autres, car il pourrait transporter des passagers à l'aéroport en ramener les passagers de l'aéroport. Ce qui n'est pas le cas des autres taxis qui, à l'occasion, se rendent à l'aéroport.

M. Hume: C'est exact.

M. Deakon: Alors, vous pourriez exiger une rétribution. Recevez-vous quelque chose à l'heure actuelle?

M. Hume: Non, nous n'exploitons pas de cette façon. Nous en avons fait la proposition au ministère mais nous n'avons eu aucune réponse.

M. Deakon: Merci.

M. Dodds: Puis-je ajouter un mot? Depuis deux jours nous parlons des agences. Permettez-moi de vous en fournir les détails.

Le ministère des Transports a demandé quelles méthodes pourraient être employées de façon à ce que le public ait le choix du trans-

[Text]

and I think this is the most important part because it is the public we are all concerned about...even Air Terminal Transport. They asked how this could be done. They felt that as long as we were asking for rate increases, which we have over the years, someday we were going to price ourselves out of the market in relation to taxicabs. Now we are slightly higher than taxicabs but we are not that far out of line. Certainly in some areas we are cheaper, but we are slightly higher; there is no question.

I was asked to present a proposal to the Department of Transport which they have had since last year, March, April or May, on how a controlled taxicab operation would operate. This I have done for them; it is on file.

The next step was to ask—because they get into the same licensing problems we have discussed here—who has the right licence. Our position is that we cannot govern the licence. We were asked to put ourselves in a position where we could operate legally with the taxicab business if we were told to do it. We proceeded and got the only legal brokerage licence we could get, which in our understanding is the Town of Mississauga. We cannot possibly use it or plan to use it until the Department of Transport tells us to. I have been sitting on that thing since last March; I may sit on it until next March. But if they tell me I cannot use it, I cannot use it.

Mr. Forrestall: How much did you pay for it?

Mr. Dodds: \$100...the same as anybody else would, but I may never use it.

Mr. Deakon: But the reason you got it, Mr. Dodds, is mainly because you have the existing franchise at the airport with an exclusive franchise in the Town of Mississauga. That is one of the real reasons and the deciding point in their granting that particular licence to you and not to someone else who may have applied for a broker's licence.

Mr. Dodds: That is true, sir. Assume the taxicabs are phased in. Obviously there is going to be some reduction in Air Terminal Transport's business. The Department of Transport—and I must agree—say that the way it is operated now, with proper dispatches, people are looked after well. If our fee comes down because of less business, then, obviously our dispatchers should come down and everything else should come down in relation. You cannot provide 25 dispatchers and have less business. The Department

[Interpretation]

port. Et je crois que c'est là la partie la plus importante: c'est du public que nous nous préoccupons tous, même Air Terminal Transport. On nous a demandé comment cela pourrait se faire. Ils croyaient qu'en autant que nous demandions des augmentations de tarifs, ce que nous avons fait au cours de années, qu'un jour nous demanderions tellement cher pour nos services que nous ne serions plus en affaires. Mais, en fait, nos tarifs ne sont que légèrement plus élevés que ceux des taxis. Dans certaines régions nous demandons moins cher, mais en général nos prix sont plus élevés. Aucun doute à ce sujet.

On m'a demandé de présenter une proposition au ministère des Transports, qu'ils ont depuis mars, avril ou mai dernier, portant sur le fonctionnement contrôlé des taxis. Je l'ai faite et ils l'ont dans leurs dossiers.

Ils ont ensuite demandé, car ils ont connu les mêmes problèmes de permis que nous, qu'a le bon permis. Nous prétendons que nous ne pouvons pas régler le permis. On nous a demandé de faire de telle sorte qu'il serait possible d'exploiter une compagnie de taxis, si besoin en était. Nous avons donc demandé le seul permis d'agence que nous pouvions obtenir dans la municipalité de Mississauga. Nous ne pouvons nous en servir avant d'en être autorisés par le ministère des Transports. J'attends depuis le mois de mars de l'an dernier et peut-être attendrai-je encore un an. Si le ministère me dit que je ne peux pas l'employer, je ne pourrai pas le faire.

M. Forrestall: Combien l'avez-vous payé?

M. Dodds: Cent dollars, comme tout le monde. Et je ne l'utiliserai peut-être jamais.

M. Deakon: La raison pour laquelle vous l'avez obtenu, monsieur Dodds, c'est que vous avez la concession à l'aéroport et la concession exclusive de la municipalité de Mississauga. C'est une des raisons fondamentales pour lesquelles vous avez reçu ce permis, et que ce permis n'a pas été donné à d'autres.

M. Dodds: Oui, c'est vrai. Supposons que nous ayons l'entrée des taxis. Évidemment les affaires d'Air Terminal Transport diminueront. Le ministre des Transports en a d'avis, et je suis d'accord, que la façon dont les choses se déroulent actuellement, les voyageurs sont bien traités. S'il y a une réduction dans nos affaires, tout le restant doit être réduit en conséquence. Vous ne pouvez garder 25 répartiteurs s'il n'y a pas de travail. Le ministre voudrait le même personnel de répartition pour que le public soit très bien

[Texte]

wanted the same dispatching staff so that the public were equally well looked after whether we or somebody else handle them. So as long as we are going to pay for dispatchers, there must be some way that Air Terminal gets some compensation and the way is, under a brokerage, to give this dispatching staff and radio business to the taxicabs.

Mr. Deakon: Your taxicabs.

Mr. Dodds: No, sir.

Mr. Deakon: Or your choice of taxicabs.

Mr. Dodds: Not our choice, sir. No, sir.

Mr. Hume: It would be the independent owner's decision to join or not.

Mr. Deakon: I can see what the situation is very well now. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I think we should give the two translators a 10-minute break. Do we agree to have a break?

Some hon. Members: Agreed.

(After Recess)

The Chairman: Order, please. Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman. Mr. Hume, you were saying in your presentation and since that, of course, the people deplaning at the airport do have a right to call taxis and that your dispatchers will call taxis for them on occasion, if asked.

From your experience, or perhaps I should question Mr. Dodds, how many people during a day would ask your dispatchers to call for a private taxi? Would there be very many?

Mr. Dodds: I have no statistics but I suspect not very many.

Mr. Weatherhead: Just a very few.

Mr. Dodds: Very few.

Mr. Weatherhead: And if they did ask your dispatcher to call for a private taxi, would they not have to wait a considerable length of time for a taxi?

Mr. Dodds: Yes, they would. I am sorry. I am assuming you called one from downtown and were downtown; but how long you would have to wait, I do not know. But they would have to make the phone call and then stand at the designated spot and wait for the taxi to

[Interprétation]

servi, que ce soit nous ou d'autres qui les desservions. Alors, si nous devons payer les répartiteurs, Air Terminal Transport doit obtenir une certaine compensation. Le seul moyen c'est en ayant une agence chargée de la régulation des taxis.

M. Deakon: Vos taxis?

M. Dodds: Non, monsieur.

M. Deakon: Les taxis que vous choisissez?

M. Dodds: Non monsieur.

M. Hume: Ce serait la décision des indépendants.

M. Deakon: Je vois très bien la situation maintenant.

Le président: Messieurs, je crois que nous devrions peut-être donner une petite chance aux interprètes pour dix minutes. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

(Reprise de la séance)

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Weatherhead, vous avez la parole.

M. Weatherhead: Merci, monsieur le président. Monsieur Hume, vous avez dit dans votre mémoire que ceux qui descendent des avions à l'aéroport ont le droit de faire venir un taxi et que vos régulateurs, à l'occasion, si on le leur demande, peuvent appeler un taxi.

Je devrais peut-être poser cette question à M. Dodds, mais d'après votre expérience, combien de personnes, par jour, demandent à vos régulateurs de faire venir un taxi privé? Est-ce qu'il y en a beaucoup?

M. Dodds: Je n'ai pas de statistiques à ce sujet, mais j'imagine qu'il n'y en a pas beaucoup.

M. Weatherhead: Très peu?

M. Dodds: Oui, très peu.

M. Weatherhead: Et si on demande à votre régulateur d'appeler un taxi privé, ne doit-on pas attendre très longtemps avant de l'obtenir?

M. Dodds: Oui, si on téléphone à un taxi du centre ville; mais combien de temps, je ne le sais pas. Il faudrait certainement faire le téléphone, puis attendre le taxi à une place désignée. La limite de la ville est très proche de l'aéroport, et il y a beaucoup de taxis de la

[Text]

arrive. The Metro boundary is awfully close to the airport and there are a lot of Metro cabs within a mile or two of the airport. They could appear very quickly.

Mr. Weatherhead: But if it is a fairly busy time and the cabs are occupied elsewhere, they might have to wait a considerable length of time to get a private taxi under those circumstances. Would that be correct?

Mr. Dodds: If there are only so many cars, yes.

Mr. Weatherhead: So, would you not agree with me that is not a very good alternative for them if they are at all in a hurry to ask for a private taxi to be called?

Mr. Dodds: No, it is probably not.

Mr. Weatherhead: What I am getting at, Mr. Chairman, is that, of course, this alternative may not be quite as reasonable an alternative as might first be made out to be.

Mr. Dodds: It is not unlike, sir, calling a cab from your home to take you to the airport. You have to wait for it to come. I think the alternative is Air Terminal is right there immediately. If you compare that to calling a cab then the alternative is not as good; but it is not unlike calling one from home.

Mr. Weatherhead: Mr. Hume, I think you were here on Tuesday when Mr. Sadoff was giving testimony during most of the day. Were you not?

Mr. Hume: I was here part of Tuesday, sir.

Mr. Weatherhead: In answer to one of my questions on Tuesday, Mr. Sadoff suggested that perhaps if the Committee recommended and the government decided to let private taxis go in on the basis that the Metro Taxi Conference is asking for or some similar basis, they might take 20 per cent of the business during the first year. It is a pretty rough figure, but he mentioned about 20 per cent. Would you have any estimates? You have read his brief and you have heard his testimony. Would you have any estimates as to what sort of a business you would lose if the government went along with the Metro Taxi Conference's submission?

Mr. Dodds: No, I have no estimate. I cannot really make a knowledgeable guess. Certainly we would lose some business. There is no question.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, it would seem to me that it would be important to the

[Interpretation]

ville dans un rayon d'un mille ou deux qui pourraient venir très rapidement.

M. Weatherhead: Oui, mais si c'est la période de pointe et que les taxis sont occupés ailleurs, on pourrait alors attendre assez longtemps avant d'obtenir un taxi privé n'est-ce pas?

M. Dodds: Oui, s'il y a peu de voitures de libres.

M. Weatherhead: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que cette solution n'est peut-être pas aussi raisonnable qu'on semblerait le croire à première vue.

M. Dodds: Non, probablement pas.

M. Weatherhead: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que cette solution n'est peut-être pas aussi raisonnable qu'on semblerait le croire à première vue.

M. Dodds: C'est tout comme si vous demandiez un taxi chez vous, pour vous rendre à l'aéroport. Il faut tout de même attendre qu'il arrive. Mais Air Terminal se trouve là, immédiatement, à votre disposition. Si vous comparez cela à appeler un taxi, la solution n'est peut-être pas aussi satisfaisante, mais c'est la même chose que si vous l'appeliez de chez vous.

M. Weatherhead: Monsieur Hume, je crois que vous étiez ici, mardi, quand M. Sadoff a témoigné pendant la majeure partie de la journée, n'est-ce pas?

M. Hume: J'étais ici une partie de la journée, monsieur.

M. Weatherhead: En réponse à l'une de mes questions, mardi, M. Sadoff a dit que, si le Comité le recommandait, et que le gouvernement décidait de permettre aux taxis privés de circuler selon la formule proposée par la Metro Taxi Conference, ils enlèveraient peut-être 20 p. 100 de la clientèle au cours de la première année. C'est un chiffre approximatif mais il a mentionné environ 20 p. 100. Est-ce que vous auriez d'autres chiffres? Vous avez lu son mémoire et vous avez entendu son témoignage. Savez-vous combien seraient perdues si le gouvernement devait agréer la demande de la Metro Taxi Conference?

M. Dodds: Non, je ne le sais pas et je ne peux vraiment faire des prévisions. Nous perdons certainement une partie de notre clientèle; il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Weatherhead: Il me semble, monsieur le président, que ce serait important pour le

[Texte]

Committee to know. For instance, if you were to lose 50 per cent of the business, it might not be worthwhile for you or any tenderer to carry on business. But if it was just 20 per cent or some smaller figure, having regard to the increasing volume of business at the airport from year to year, it would be well worthwhile, I would think. But you have no estimates at all.

Mr. Dodds: No, and I do not know how I can possibly make one. I really do not.

Mr. Hume: I suppose one way to do it might be to take a survey of 100 people and say, "you know taxis and you know the limousines; if you arrived, which would you call", and make an estimate that way. I do not know that that has been done, sir, and the estimate that you have heard, I suppose, is the only evidence you have.

Mr. Weatherhead: The business has been increasing very rapidly in recent years, the number of passengers and this sort of thing that you have been carrying, or what is the evidence in that regard?

Mr. Dodds: Our business generally has increased in total number of passengers. We have not increased in the same ratio as the number of people presenting themselves at the airport. We used to do about 30 per cent of the business. Our percentage of the total people arriving at the airport is diminishing, but there are so many more coming that certainly the number of passengers we haul is increasing; and we think one reason is U-drive or rent-a-car. You are going to find in the future there is going to be a lot more people renting cars at the airport.

Mr. Weatherhead: I note that you have paid the government almost double in 1969 than you did in 1965, more than double, from \$83,000 to \$178,000. I think at the same time the percentage you had to pay increased very slightly.

Mr. Dodds: It went up one quarter of 1 per cent each year. But it is twofold really. Our percentage went up, our rates per trip went up; and as long as you are paying a commission on the gross, the government is getting more for each trip. We might only haul the same one person, but they are getting 5 per cent of \$1.50 versus 5 per cent of \$1. So there's really the three phases. We hauled more people, our percentage went up, and our fare per trip went up. Those three factors contributed towards a larger fee to the DOT.

[Interprétation]

Comité de le savoir. Par exemple, si vous alliez perdre 50 p. 100 de votre clientèle, ce ne serait peut-être plus la peine que vous, ou tout autre concessionnaire, continue à la fonctionner; mais si c'était 20 p. 100, ou un chiffre moindre, eu égard à l'augmentation du volume de trafic, d'année en année, à l'aéroport, ça vaudrait la peine de continuer. Je crois. Mais, vous n'avez aucun chiffre?

M. Dodds: Non. Et je ne sais vraiment pas comment je pourrais arriver à en formuler un.

M. Hume: Je suppose qu'une façon de le faire, ce serait de choisir une certaine de personnes, puis de leur demander: «Vous connaissez les taxis; vous connaissez les limousines; à votre arrivée, lequel appelleriez-vous?» On pourrait essayer de prévoir de cette façon. Je ne sais pas si on l'a fait, monsieur, et le chiffre que vous avez entendu, je suppose, est le seul que vous avez.

M. Weatherhead: La clientèle augmente très rapidement, depuis quelques années, les voyageurs que vous transportez, etc. Quels sont les faits à cet égard?

M. Dodds: Il y a eu une augmentation générale du nombre total de voyageurs. Mais nous n'avons pas augmenté notre clientèle dans la même proportion que le nombre de personnes qui se présentent à l'aéroport. Autrefois, nous avions environ 30 p. 100 de la clientèle. Notre pourcentage du nombre total de personnes arrivant à l'aéroport diminue, mais il y en a tellement plus qui arrivent maintenant que nous en transportons un plus grand nombre. Et une des raisons à cela, selon nous, ce sont les véhicules de louage. Il y en aura de plus en plus qui vont louer leur propre automobile à l'aéroport.

M. Weatherhead: J'ai remarqué que vous avez payé presque le double au gouvernement en 1969, soit \$83,000, comparativement à \$178,000 en 1965. Je crois qu'en même temps le pourcentage que vous avez dû payer a augmenté légèrement.

M. Dodds: D'un quart pour cent chaque année, mais doublement. Notre pourcentage a augmenté; nos tarifs par voyage ont augmenté; et aussi longtemps que vous payez une commission sur le montant brut, le gouvernement reçoit plus pour chaque voyage. Même si nous n'avions qu'un seul voyageur, il toucherait 5 p. 100 de \$1.50, contre 5 p. 100 de \$1. Alors, il y a vraiment trois paliers: nous avons transporté plus de monde, notre pourcentage a augmenté, de même que notre tarif. Ces trois facteurs ont contribué à la hausse

[Text]

Mr. Weatherhead: In the last three or four years, Mr. Dodds, what percentage would your business have increased every year, by whatever standard you want to say?

Mr. Dodds: I think we have it. I think it is around 7 or 8 per cent. In 1968 it increased 4.86 per cent, based on the previous year.

Mr. Weatherhead: On passengers or the money you actually end up with, or what?

Mr. Dodds: Passengers.

Mr. Weatherhead: Mr. Chairman, I think what we are all interested in here, naturally, is to see whether there is any possibility that a taxi driver from Metro Toronto and from the surrounding area could have a share of this business, and still keep the high standards that I think it has been generally agreed that these gentlemen have provided for a number of years. It would seem to me this might well be possible if the business is increasing fairly substantially each year, particularly having regard to the jumbo jets that are just over the horizon. I think you have indicated, Mr. Dodds, that you have plans for a very substantial increase in equipment and what not, having regard to this.

Mr. Dodds: That is right.

Mr. Weatherhead: Would you not think that if the taxi business just took about 20 per cent of your present business there would still be lots of business for both of you to share.

Mr. Dodds: I do not think it is a matter of what we share. I think we still must look at the air travelling public. All I am saying, really, is if we are doing 100 per cent of it today and doing it under certain standards—you mentioned the figure of 20 per cent, let us assume we only do 80 per cent—we will still operate our 80 per cent at the same standard. There is no question. We will only have 80 cars rather than 100, if 100 is right. You can rest assured that our 80 cars are going to be working and we are going to go through the same decisions as to when they should work, as we do right now.

I am responsible, no, not I, the Company is responsible now for everything. I can give you a guarantee on 80 per cent that we will have our cars working, but whether that 20 per cent is working, I cannot do it, maybe Mr. Sadoff will have them there, I have no idea,

[Interpretation]

des droits que nous versons au ministère des Transports.

M. Weatherhead: Depuis 3 ou 4 ans, monsieur Dodds, quel a été le pourcentage d'augmentation annuelle de votre clientèle, d'après vos normes?

M. Dodds: Je crois qu'il s'agit d'environ 8 p. 100 par année. En 1968, il y a eu une augmentation de 4.8 p. 100 par rapport à l'année précédente.

M. Weatherhead: Du nombre de passagers, ou en argent?

M. Dodds: En voyageurs.

M. Weatherhead: Monsieur le président, je pense que ce qui nous intéresse tous ici, c'est de voir s'il est possible que des chauffeurs de taxi du Toronto métropolitain et de la région périphérique puissent avoir une part de cette clientèle et toujours maintenir les normes très rigoureuses qu'ils ont respectées depuis un certain nombre d'années. Cela pourrait être réalisable, disons, si le chiffre d'affaires augmentait chaque année de façon marquée, surtout avec l'arrivée éventuelle des avions géants. Je pense que vous nous avez indiqué, monsieur Dodds, que vous prévoyez augmenter votre équipement de beaucoup, compte tenu de cette situation.

M. Dodds: C'est juste.

M. Weatherhead: Ne croyez-vous pas que, si les taxis ne prenaient qu'environ 20 p. 100 de votre chiffre d'affaires actuel, il y aurait toujours assez de clients pour que vous puissiez vous les partager?

M. Dodds: Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'une question de partage. Nous devrions toujours tenir compte du public voyageur. Tout ce que je dis, c'est que, si nous avons 100 p. 100 de la clientèle aujourd'hui et que nous avons certaines normes établies et reconnues,—vous avez parlé de 20 p. 100, disons que nous n'en avons que 80 p. 100,—nous aurons toujours les mêmes normes pour ces 80 p. 100. Il n'y a aucun doute là-dessus. Nous n'aurons que 80 voitures au lieu de 100. Vous pouvez être assurés que nos 80 voitures seront en bon état, et que nous prendrons les mêmes décisions quant à leur utilisation, comme nous le faisons maintenant.

Je suis responsable, enfin, la compagnie est maintenant responsable de tout. Je puis vous garantir à 80 p. 100 que nos voitures seront en bon état; mais que 20 p. 100 fonctionnent, je ne peux pas le faire. Peut-être que M. Sadoff peut le faire, je n'en ai aucune idée et je ne

[Texte]

and I have no quarrel. If the air travelling public wants to be guaranteed service and as a split operation Air Terminal can only guarantee you a share of the market they have. If that works itself out to 80 cars, we will keep 80 cars on, and we will run them on schedules and on shifts. But that is for eight-tenths of the business. What happens to the other two-tenths? I cannot say a word. I cannot help you.

Mr. Weatherhead: Of course, you will need some experience in this, if this happens, but that is the way you run your business at the present time: the experience, the demand at different times of the day and this sort of thing, different seasons of the year. But after a few months if this came about, surely there would be some experience as to when the taxis were there, when they were not there and that sort of thing too. As Mr. Sadoff said the other day, and as you said I think earlier today, there are some times through unavoidable conditions none of your cars could be there nor the taxis could be there. So no one is guaranteeing 100 per cent business now, are they? No one is guaranteeing 100 per cent service at the present time. You are just doing the best you can.

Mr. Dodds: We are responsible for 100 per cent service.

Mr. Weatherhead: Right.

Mr. Dodds: I am not going to say that we are always there every moment on the moment. By and large we are. Maybe I did not make myself clear. To me, if we have got 80 per cent of the business and you base a fleet on that many cars, you make an assumption that somebody else has got 20 per cent. I do not know who the somebody else is. If you require 10 cars at three o'clock in the morning I should put eight there and the other guy should put two. What I am saying is that I will have my eight there, but I do not know about the other two.

Mr. Weatherhead: Right, I see. I see my time is running out, Mr. Chairman. May I just say something else and I will close.

I am not sure, Mr. Hume, just what connection the Department of Transport had with the use of carrying a brokerage licence in Mississauga. Did they in effect ask you to put yourself in a position to get some taxis in? What is the background there very briefly?

Mr. Dodds: We were asked to present a plan whereby a controlled taxicab operation could be phased into Toronto. This does not

[Interprétation]

m'en prends pas à cela. Si le public voyageur veut avoir la garantie d'un bon service et que les affaires sont partagées, Air Terminal ne peut vous garantir que la part du marché qui lui revient. Si cela représente 80 voitures, nous maintiendrons 80 voitures et elles auront leur horaire et leurs équipes. Mais il ne s'agit là que des huit dixièmes de l'entreprise. Et je ne saurais vous dire ce qui arrive des deux dixièmes qui restent.

M. Weatherhead: Il vous faudra donc une certaine expérience de ce côté si cela se produit, mais c'est la façon dont vous dirigez actuellement votre entreprise: l'expérience, la demande à différents moments de la journée, suivant les différentes saisons de l'année, etc. Mais, après quelques mois de ce régime, j'imagine que vous sauriez quoi faire quant à la présence et à l'absence de taxis, etc. Comme M. Sadoff l'a dit l'autre jour, et comme vous l'avez dit plus tôt aujourd'hui, je pense, il y aura des moments où des conditions inévitables empêcheront vos voitures d'être là, de même que les taxis. Ainsi, personne ne peut maintenant garantir un service à 100 p. 100, n'est-ce pas? Vous faites de votre mieux, simplement.

M. Dodds: Nous devons fournir un service à 100 p. 100.

M. Weatherhead: C'est juste.

M. Dodds: Je ne dis pas que nous sommes toujours là, à tout moment de la journée, non. Mais nous y sommes en majeure partie. Permettez-moi de préciser: à mon avis, si vous avez 80 p. 100 de la clientèle, vous établissez votre flotte suivant ce pourcentage, et vous supposez que quelqu'un d'autre a 20 p. 100. Je ne sais pas qui est cet autre. S'il faut 10 voitures à 3 heures du matin, alors, je devrai en fournir huit et l'autre, deux. Ce que je dis, c'est que mes huit voitures seront là, mais je ne sais pas ce qu'il en est des deux autres.

M. Weatherhead: Je vois. Pour terminer, monsieur le président, permettez-moi simplement d'ajouter ceci: je ne sais pas au juste, monsieur Hume, ce que le ministère des Transports a eu à voir avec l'obtention d'un permis de courtage à Mississauga. Vous a-t-on demandé d'obtenir un tel permis pour pouvoir y amener des taxis? Enfin, quelle est la situation, en bref?

M. Dodds: On nous a demandé de présenter un programme prévoyant l'installation progressive d'un système de taxis à Toronto, sous

[Text]

mean that we are going to be asked to do it. They asked us to present a plan.

Mr. Weatherhead: The Department of Transport asked it?

Mr. Dodds: Yes, the Department of Transport asked us some months ago. We made a recommendation. At the time of making a recommendation it seemed sensible not just to say that one would go about getting a brokerage licence, but to go about and get it. With our recommendation in, we said we are able, ready and willing to go.

Mr. Weatherhead: So DOT did not ask you to get a brokerage licence, but you anticipating that perhaps...

Mr. Dodds: They asked us how we legally could run a controlled taxicab business and that is the only way I know of to do it if we are to control the despatching of it not control the financial end. It is the only way I know of and I think the taxicab association would agree. It is the only way I can control it.

Mr. Hume: We would have saved \$100 and perhaps have caused a little less confusion here if we had waited to see what DOT were going to do. We went ahead and applied for it because anybody can apply for them and there is no great problem about getting it.

Mr. Deakon: Mr. Chairman, a supplementary question.

The Chairman: Order, order, please. Back to Mr. Weatherhead.

Mr. Weatherhead: Well I think there were some allegations in the papers in the past, Mr. Hume, that DOT was perhaps conniving behind the backs of the Metro taxi people but as I understand it you were saying that you were asked to submit a plan of what might be done. You went further on that and decided to get a brokerage licence at the same time.

Mr. Dodds: That is right, DOT certainly did contact us. They did not say ignore Metro or favour Mississauga. They just said, "How would Air Terminal Transport go about doing it?" And in my opinion, or anybody else's in our firm, this is the only way we could do it.

[Interpretation]

surveillance. Cela ne signifie pas qu'on nous demandera de le faire. On nous a demandé d'établir un programme.

Mr. Weatherhead: Le ministère des Transports?

Mr. Dodds: Oui, le ministère des Transports nous l'a demandé il y a quelques mois. Nous avons formulé une recommandation. Au moment où nous avons formulé cette recommandation, il semblait judicieux non seulement de dire qu'on obtiendrait un permis de courtage, mais de l'obtenir. Nous avons donc dit: «Nous sommes capables, prêts et désireux de mettre ce programme en œuvre».

Mr. Weatherhead: Le ministère des Transports ne vous a donc pas demandé d'obtenir ce permis, mais vous croyiez que peut-être...

Mr. Dodds: On nous a demandé comment nous pourrions légalement diriger une telle entreprise de taxis, sous surveillance, et c'est la seule façon de le faire, si nous voulons contrôler la répartition des voitures, mais non pas le côté financier. C'est la seule façon que je connaisse et je crois que l'Association des propriétaires de taxis en conviendrait. C'est le seul moyen de contrôle.

Mr. Hume: Nous aurions économisé \$100 et causé peut-être moins de confusion si nous avions attendu pour voir ce que le ministère voulait faire. Nous avons présenté notre demande, parce que n'importe qui peut le faire et qu'il n'est pas très difficile d'obtenir ce permis.

Mr. Deakon: Monsieur le président, j'ai une question complémentaire à poser.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Weatherhead a déjà la parole.

Mr. Weatherhead: Je pense que la presse a déjà laissé entendre, monsieur Hume, que le ministère des Transports manigançait peut-être à l'insu des taxis du Toronto métropolitain, mais si j'ai bien compris, vous avez dit que l'on vous a demandé de présenter un programme quant à la façon de procéder. Vous êtes allés plus loin et vous avez décidé d'obtenir un permis de courtage en même temps.

Mr. Dodds: C'est juste. Le ministère a bien communiqué avec nous. On ne nous a pas dit de ne pas tenir compte du Toronto métropolitain ou de favoriser Mississauga. On nous a simplement demandé comment la Air Terminal Transport pourrait le faire.

A mon avis, et selon ma compagnie, c'était la seule façon de procéder.

[Texte]

The Chairman: Mr. Deakon has a short question.

Mr. Deakon: Yes, just a supplementary question.

Now your firm was aware of the fact that the licence of this particular franchise was expiring in June or July of this year, 1970, and that there were a lot of complaints by the taxi drivers because they were deadheading to the airport. Surely you were trying to rectify the situation and therefore you went and saw to it that you got a situation where you had taxi licences available.

Mr. Hume: We do not have taxi licences available.

Mr. Dodds: Could I answer? I am glad you asked the question because I should have said this before. The information I had was that we should put ourselves in a position if we could to be offered it on July 1. Prior to the expiration of our contract the Department of Transport wanted to run a test to see how a taxicab operation with a franchise operation would operate. And it is my knowledge or my information that that request has been prepared by DOT and it has gone through normal channels. It has never been approved on.

Mr. Deakon: I guess with the complaints taxpayers...

The Chairman: Order! Order!

Mr. Dodds: I do not know why.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hume, why is it that last year you paid \$178,639 for the privilege of this franchise while Murray Hill Limousine Services Ltd. pays \$60,000 in Montreal?

Mr. Hume: That is a very good question. I know why we are paying it because we have put our name to an agreement. This is the document I have got in front of me and we are legally obliged to pay it. I guess maybe the answer is that the people who negotiated this contract were not as good negotiators as the Murray Hill people.

Mr. Rock: That is a very good answer.

Mr. Hume: The people that negotiated on our behalf were obviously not as good negotiators. This was negotiated I might tell you ten years ago. The present gentlemen on my right, with the exception of Mr. McDon-

[Interprétation]

Le président: M. Deakon a une brève question à poser.

M. Deakon: Oui, une question complémentaire.

Votre compagnie savait que ce contrat prenait fin en juin ou juillet 1970 et que les chauffeurs de taxi se plaignaient souvent de revenir seuls à l'aéroport. Vous avez voulu rectifier la situation et vous avez donc vu à avoir une situation où vous pourriez avoir des permis de taxi.

M. Hume: Nous n'avons pas de permis de taxi.

M. Dodds: Permettez-moi de répondre. Je suis heureux que vous posiez la question, parce que j'aurais dû dire cela auparavant. Selon les renseignements que j'ai obtenus, nous devons être en mesure, si nous le pouvions, de commencer à partir du 1^{er} juillet. Avant la fin de notre contrat, le ministère des Transports voulait faire un essai afin de voir comment une entreprise de taxis, avec une concession, pourrait fonctionner. À ma connaissance, suivant les renseignements que je possède, cette demande a été préparée par le ministère et a suivi les voies habituelles. Elle n'a jamais été approuvée.

M. Deakon: Mais les contribuables...

Le président: À l'ordre.

M. Dodds: Je ne sais pas pourquoi.

Le président: Monsieur Roch.

M. Rock: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hume, comment se fait-il que vous avez payé \$178,639, l'an dernier, pour avoir le privilège de cette concession, alors que la *Murray Hill Limousine Services Ltd.* paie \$60,000, à Montréal.

M. Hume: C'est une très bonne question. Nous payons cela parce que nous avons signé une entente. C'est le document que j'ai devant moi, et nous sommes légalement tenus de payer. J'imagine que cela est dû au fait que les gens qui ont négocié ce contrat n'étaient pas d'aussi bons négociateurs que ceux qui l'ont fait au nom de la *Murray Hill*.

M. Rock: C'est une très bonne réponse.

M. Hume: Ceux qui ont négocié en notre nom n'étaient évidemment pas d'aussi bons négociateurs. Ce contrat a été négocié il y a dix ans. Ceux qui sont à ma droite, à l'exception de M. McDonnell, qui est avec la compa-

[Text]

nell, who has got a long history with this company, as the General Manager and the President, are new to the company. The present owners of it were not then owners of it. This was done by a previous administration, if I may use that word, and I was not present. I do not know the background.

Mr. Rock: Your charges per distance throughout the Metropolitan area is about parallel to what they charge in Montreal, I believe.

Mr. Hume: I have not compared them, sir.

Mr. Rock: You have not been able to...

Mr. Hume: I have taken the Murray Hill limousine to downtown Montreal. I think it is about the same.

Mr. Rock: The reason I am asking that is because you were at the hearings in Montreal.

Mr. Hume: Yes.

Mr. Rock: I thought possibly that you were actually looking into that while you were there. This is the reason I asked.

Mr. Hume: No, sir.

Mr. Rock: At the bottom of page 9 of your brief you have:

(b) Limousines that are replaced every six months;

Does this mean that you replace the limousines every six months?

Mr. Hume: Yes, sir, they are leased and we get a new car every six months.

Mr. Rock: Who do you lease them from?

Mr. Hume: Chrysler.

Mr. Rock: Chrysler, not Hertz?

Mr. Hume: Chrysler Leasing System.

Mr. Rock: I see. What is the name?

Mr. Dodds: Yes, Chrysler Leasing System. They go through a dealer, we deal with Chrysler Leasing System.

Mr. Rock: Your principal place of business is in Mississauga.

Mr. Hume: Yes, sir.

Mr. Rock: Do you pay a business tax to Mississauga?

[Interpretation]

gnie depuis longtemps, comme directeur général et président, sont de nouveaux venus. Les propriétaires actuels n'étaient pas alors les propriétaires de cette compagnie. Ce contrat fut donc négocié par une autre administration et je n'étais pas là à ce moment-là; je ne sais donc pas ce qu'il en est.

Mr. Rock: Vos taux dans la région métropolitaine sont à peu près analogues aux taux de Montréal, je pense.

Mr. Hume: Je ne les ai pas comparés.

Mr. Rock: Vous n'avez pas pu...

Mr. Hume: J'ai pris une limousine de la Murray Hill, à Montréal, pour me rendre au centre-ville, et je pense que c'est à peu près la même chose.

Mr. Rock: La raison pour laquelle je pose la question, c'est que vous étiez à la séance de Montréal.

Mr. Hume: Oui.

Mr. Rock: J'ai pensé que vous étudiez peut-être la question alors que vous vous y trouviez. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé la question.

Mr. Hume: Non, monsieur.

Mr. Rock: Au bas de la page 9 de votre mémoire, on peut lire:

b) des limousines qui sont remplacées tous les six mois;

Est-ce que cela signifie que vous remplacez les limousines tous les six mois?

Mr. Hume: Oui, nous les louons et nous avons une nouvelle voiture tous les six mois.

Mr. Rock: De qui les louez-vous?

Mr. Hume: De Chrysler.

Mr. Rock: De Chrysler, non pas de Hertz?

Mr. Hume: Du service de location de la Chrysler Corporation.

Mr. Rock: Je vois. Comment l'appelle-t-on?

Mr. Dodds: Chrysler Leasing System.

Par l'entremise d'un concessionnaire, nous traitons avec ce service.

Mr. Rock: Votre principal centre d'affaire est à Mississauga.

Mr. Hume: En effet.

Mr. Rock: Est-ce que vous payez une tax d'affaires à Mississauga?

[Texte]

Mr. Hume: Yes, sir.

Mr. Rock: As well as a licence?

Mr. Hume: We do not pay a licence. As an establishment we pay a real estate tax on the land that we own in Mississauga and occupy because we have maintenance garages, repair garages, offices. We pay a business tax for carrying on business in the municipality of Mississauga. The only licence is this recently acquired brokerage licence and I do not know whether this is an annual thing or whether you pay \$100 and you are done.

A Witness: One year.

Mr. Hume: One year. So to that extent there is an additional licence.

Mr. Rock: At the airport do you occupy a certain piece of land?

Mr. Hume: Under the lease, sir, we have the right to park our vehicles in a certain designated parking area. We have a lease of the supplementary washing and locker facilities in the Aeroquay for our staff. Our dispatcher occupies a part of the airport outside the exit door where the buses and cars come up.

Mr. Rock: You pay no business tax for that portion of your business that you are operating at the airport?

Mr. Hume: Business tax to the municipality?

Mr. Rock: Yes.

Mr. Dodds: I do not know. We pay rent to the Department of Transport for those premises.

Mr. Rock: You do not know whether any other concessions in the buildings at the airport pay a business tax to the municipality?

I understand that you also have the franchise for a bus service which you had intended to implement at about the same time the metro system came in with their bus service.

Mr. Hume: That is right.

Mr. Rock: That is what I understood you to say before.

Mr. Hume: The plan was to operate under our present public vehicle licence a bus from the airport to a subway station. The Toronto Transit Commission commenced that service.

[Interprétation]

M. Hume: Oui, monsieur.

M. Rock: De même qu'un permis?

M. Hume: Nous ne payons pas de permis. En tant qu'établissement, nous payons un impôt foncier sur le terrain que nous possédons et occupons à Mississauga parce que nous y avons des ateliers d'entretien, de réparation et des bureaux. Nous payons une taxe pour les affaires que nous faisons à Mississauga. Le seul permis que nous avons est celui de courtage, que nous avons acquis récemment, mais je ne sais pas s'il est renouvelable annuellement ou si l'on paie \$100 une fois pour toutes.

Une voix: Un an.

M. Hume: Un an. Il y a donc un autre permis.

M. Rock: Occupez-vous un certain terrain à l'aéroport?

M. Hume: Nous avons le droit, en vertu du bail, de stationner des véhicules à un endroit désigné. Nous avons loué des toilettes et des casiers pour notre personnel, à l'aérogare. Notre régulateur occupe une partie de l'aéroport, à l'extérieur de la porte, là où arrivent les autobus et les autos.

M. Rock: Et vous ne payez pas de taxe d'affaires pour ces activités à l'aéroport?

M. Hume: Une taxe d'affaires à la municipalité?

M. Rock: Oui.

M. Dodds: Je n'en sais rien. Nous payons un loyer au ministère des Transports pour cet emplacement.

M. Rock: Vous ne savez pas si les autres concessionnaires, à l'aéroport, paient une taxe d'affaires à la municipalité?

Si je comprends bien, vous avez aussi la concession d'un service d'autobus que vous aviez l'intention d'établir à peu près en même temps que celui du métro.

M. Hume: En effet.

M. Rock: C'est ce que j'avais compris.

M. Hume: En vertu de notre permis actuel de véhicules publics, nous voulions avoir un autobus de l'aéroport à une station de métro. La Commission de transport de Toronto a lancé ce service.

[Text]

Mr. Rock: And you did not take any action according to your contracts against the DOT?

Mr. Hume: We protested but that is about all. We did not take any legal action.

Mr. Rock: I am surprised about this. I have been asking for many years for any taxi company to instal a direct line telephone service, which some of the taxi firms wanted to do, at the Montreal airport, the DOT people were always saying: according to the contract, they cannot do that. It would be an infringement on the contract with Murray Hill. Yet here there is an infringement with your contract and they did not inform you or anything. They have allowed the Metro system to come into the airport and this is the reason why I was asking that.

Mr. Hume: Perhaps if I could comment legally on this, it is perhaps a moot question as to whether there is an infringement because the document confers an exclusive right and privilege to maintain and operate a limousine and taxi station, but for some long time the red buses have come in there, Mr. Lishman's bus and other buses have come in there. I think there were some lapses in the thing, you know, buses were arriving and so why pick on this one bus.

Mr. Rock: Did you not ask then for a reduction of your contract because of the fact that you cannot operate something that you had intentions of doing?

Mr. Hume: No, sir.

Mr. Dodds: We did not ask for a reduction but it certainly stimulated my approaching the DOT, and I said before, strongly, because I was annoyed, there was no question. It is not up to me to say whether they should or should not but I was displeased. We, at that time, talked about what was going to happen. Why cannot they tomorrow start from somewhere else in the City and again compete with us? The whole thing seemed to be up in the air. One of my suggestions was to start looking at the whole operation. What are we talking about? Are we talking about an exclusive franchise? What are you asking? That is when a lot of this information started to go back between us. One of the things that came back to me was, "How would you propose to run it?" Not that I had to run it, how would I propose to run it, and then everything stopped. So I was sitting back saying that I was not going any further, but let us see what I am going to end up with, and today I do not know.

[Interpretation]

M. Rock: Mais vous n'avez pas poursuivi le ministère des Transports, en vertu de votre contrat?

M. Hume: Nous avons protesté, mais nous n'avons pas intenté d'action en justice.

M. Rock: Cela m'étonne. Depuis plusieurs années, je demande qu'une compagnie de taxi installe une ligne téléphonique directe, ce que certaines compagnies voulaient faire, à l'aéroport de Montréal, mais le ministère des Transports a toujours répondu: «Non, suivant le contrat, ils ne peuvent le faire. Ce serait là une violation du contrat passé avec la Murray Hill.» Et portant, ici, il y a violation de votre contrat et on ne vous en a jamais informé. Mais on a permis au métro de venir à l'aéroport; voilà pourquoi j'ai posé cette question.

M. Hume: Peut-être devrais-je donner un avis juridique là-dessus. Il s'agit de voir s'il y a vraiment violation quant aux dispositions de notre contrat, car le document confère le droit et le privilège exclusifs de maintenir et d'exploiter un service de limousines et de taxis, mais depuis longtemps, les autobus rouges s'y rendent, de même que les autobus de M. Lishman et d'autres autobus. Je pense qu'il y avait certaines déficiences dans le service, mais pourquoi s'en prendre simplement à ce service?

M. Rock: N'avez-vous pas alors demandé une diminution des droits de votre contrat du fait que vous ne pouviez pas assurer un service que vous aviez l'intention d'établir?

M. Hume: Non, monsieur.

M. Dodds: Nous n'avons pas demandé de diminution, mais cela m'a sûrement encouragé à intervenir auprès du ministère des Transports, fermement, comme je l'ai dit plus tôt, car j'étais très contrarié. Ce n'est pas à moi de dire s'ils doivent le faire ou non, mais je n'en étais pas très heureux. A ce moment-là, nous avons parlé de ce qui se produirait. Pourquoi ne peuvent-ils pas lancer demain matin un service à partir d'un autre point de la ville et nous faire encore concurrence? On semblait vouloir en venir là. J'ai proposé entre autres choses qu'on examine toute l'affaire. De quoi parlons-nous? Est-ce que nous parlons d'une concession en exclusivité? Que demandez-vous? Et c'est à ce moment-là que nous avons obtenu bon nombre de renseignements. Entre autres, on m'a demandé comment fonctionnerait un tel service. Ce n'est pas que j'avais l'intention de l'établir, mais on me demandait comment je ferais. Puis tout est resté en plan. Donc, je disais tout simplement que je n'irais pas plus

[Texte]

Mr. Rock: Do you feel that the system that—what you call it, the Toronto Transport Commission?

Mr. Hume: The Toronto Transit Commission.

Mr. Rock: Yes. Do you believe it is more proper for the TTC to provide this service connecting them with the airport than it would be for you to do it?

Mr. Dodds: No.

Mr. Hume: I would like to speak from the standpoint of a person working out there. If I am working at Malton, either because I am in a restaurant or I am running one of the shops, it is pretty expensive to take a taxi or limousine to get to work and the car situation is bad. I think this subway-express bus operation at 75 cents is maybe a good thing for those people who have to go to the area every day. However, we would have liked to have had at least a chance to get the bus portion of it and we thought we had that right.

Mr. Rock: Mr. Hume, I am interested in this because in Montreal, the Montreal Transportation Commission does not have any buses going into the airport and I would like to see this happen there also. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Gilbert.

Mr. Gilbert: Mr. Chairman, most of the questions have been asked...

An hon. Member: Mr. Dodds wants a supplement.

The Chairman: Do you want a supplement.

Mr. Dodds: Yes, I would like to supplement the TTC one. My answer quickly is no, not to the fact that it is not good for the public, but the TTC do not run a red bus there. They use the Gray Coach, the same equipment we have. They own Gray Coach. It is not the TTC with an extension. The TTC go to Islington and they switch it onto their Gray Coach bus, which is like our buses, so they have got to make the transfer to another division. They are running the same equipment exactly as we would, that is why I said no because we had the same sort of equipment.

Mr. Gilbert: Thank you, Mr. Chairman. Just to stay on this question of the TTC for a moment with Mr. Dodds, at the moment the

[Interprétation]

loin, mais voyons ce qu'il me restera, et aujourd'hui, je n'en sais rien.

M. Rock: Alors, êtes-vous d'avis que le système,—comment l'appellez-vous, la *Toronto Transport Commission*?

M. Hume: La *Toronto Transit Commission*.

M. Rock: Oui. Alors, croyez-vous que ce serait plus avantageux que la TTC assure ce service à l'aéroport, plutôt que votre compagnie?

M. Dodds: Non.

M. Hume: Je voudrais parler du point de vue d'une personne qui travaille là. Si je travaille à Malton, parce que je suis dans un restaurant ou dans une des boutiques, c'est assez coûteux de prendre un taxi ou une limousine pour me rendre au travail. Et ce n'est pas facile aussi avec un véhicule privé. Donc, avec ces services de métro ou d'autobus à 75 cents ce serait très bien pour ces personnes qui doivent s'y rendre chaque jour. Mais nous aurions pu au moins avoir l'occasion d'assurer le service d'autobus. Nous avions ce droit, du moins nous le croyions.

M. Rock: Monsieur Hume, je m'intéresse à la question parce qu'à Montréal, la Commission des transports de Montréal n'a pas d'autobus qui se rendent à l'aéroport et je voudrais que cela se produise aussi à cet endroit. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Gilbert.

M. Gilbert: Monsieur le président, on a posé presque toutes les questions...

Une voix: M. Dodds veut poser une question supplémentaire.

Le président: Voulez-vous poser une question supplémentaire?

M. Dodds: Oui. Je voudrais ajouter ceci à la réponse de la TTC. Ma réponse est non, non pas du fait que ce ne serait pas bon pour le public, mais la TTC n'a pas un autobus rouge à cet endroit. Ils ont recours à la Grey Coach, au même équipement que nous. Ils sont propriétaires de la *Gray Coach*, ce n'est pas un prolongement de la TTC. La TTC va à Islington, et ensuite ils prennent les autobus de la *Gray Coach*, qui sont comme les nôtres. Donc, ils doivent faire le transfert à une autre division. Ils ont exactement le même équipement que nous; c'est pourquoi je dis «non».

M. Gilbert: Merci, monsieur le président. Simplement pour poursuivre sur cette question de la TTC, monsieur Dodds, en ce

[Text]

TTC have their concession or their space at the arrivals level for incoming passengers and they would have to take their baggage and go up either the elevator or the escalator to take that service. Mr. Hume has indicated that he would be quite happy if it were confined to employees of the airport. Now, Mr. Dodds is it fair to incoming passengers that they cannot pick up their baggage at the carousel and then just walk out and get the bus right at the departure level, instead of having to go upstairs to the arrivals level.

Mr. Dodds: I do not know what the reason is for their being parked there, certainly it is not our doing. Maybe it is space. I think to be fair to the TTC as well as our own bus operation a lot of people who use the bus have carry-on bags. If you are coming loaded down with baggage—the odd person does use the bus—but generally you come right off the plane onto the top floor and you may not even have luggage coming from the carousel. We find that on our buses. There would certainly be some that would have to work their way back up. Why they are there, I do not know.

Mr. Gilbert: You have noted that there has not been any great drop in your business as a result of the TTC operating from the arrivals level. In fact, I think it may have been you who said that really it is just a transfer of the other TTC service that operates from the departure level. Passengers that are now going up-stairs and using that service directly to the Islington station.

Mr. Dodds: That is right, I did say I suspect that is happening.

Mr. Gilbert: Would you have any objection to the TTC operating from the arrivals level or from the departure level?

Mr. Dodds: Yes, I would right now because we have not got room ourselves to operate from it. We have great difficulty moving our equipment and placing it on the arrivals level.

Mr. Gilbert: It does not give an incoming passenger much opportunity because the minute they get their baggage from the carousel they see your buses and they walk on to your buses. They do not have the option, unless they are knowledgeable, of going upstairs to take the TTC bus.

Mr. Dodds: Yes. Sir, if the person was expecting a bus to bring him up downtown, even finding the TTC bus and not knowing

[Interpretation]

moment, la TTC a sa concession ou son espace à la rampe d'arrivée des passagers qui doivent emprunter l'ascenseur ou l'escalier mécanique avec leurs bagages pour profiter de ce service. M. Hume a indiqué qu'il serait très heureux si cela se limitait aux employés de l'aéroport. Monsieur Dodds est-ce avantageux pour les voyageurs qui arrivent de ne pouvoir prendre leurs bagages au carrousel et simplement sortir et prendre un autobus à la rampe de départ, plutôt que d'avoir à monter à l'étage supérieur, à la rampe d'arrivée.

M. Dodds: Je ne sais pas pourquoi ils se trouvent là, mais ce n'est pas là notre décision. C'est peut-être une question d'espace. Mais pour être juste à l'égard de la TTC et aussi pour nos autobus, beaucoup de personnes qui prennent l'autobus emportent leurs bagages. Si vous avez beaucoup de bagages—certaines de ces personnes prennent l'autobus—mais généralement vous descendez de l'avion au dernier étage et vous n'avez peut-être même pas de bagages qui arrivent du carrousel. C'est ce que nous voyons dans nos autobus. Il y en aurait sûrement quelques-uns qui devraient remonter. Pourquoi il en est ainsi je n'en sais rien.

M. Gilbert: Vous savez que vos affaires n'ont pas subi une forte baisse à la suite des opérations de la TTC au niveau des arrivées. Même, je pense que c'est peut-être vous qui avez dit qu'il s'agit tout simplement d'un transfert de l'autre service de la TTC qui fonctionne à partir de la rampe de départ. Et les voyageurs se rendent maintenant à l'étage supérieur pour utiliser ce service à la station Islington.

M. Dodds: Oui, c'est ce que j'ai dit. J'imagine que c'est bien ce qui se produit.

M. Gilbert: Est-ce que vous vous opposeriez à ce que la TTC ait un service à partir de la rampe d'arrivée ou de la rampe de départ?

M. Dodds: Oui, en ce moment, parce qu nous n'y avons même pas d'espace pour donner un bon rendement. Nous avons beaucoup de difficulté à déplacer notre équipement pour le placer à la rampe d'arrivée.

M. Gilbert: Cela ne donne pas beaucoup de temps aux voyageurs qui arrivent, parce qu'une fois qu'ils ont pris leurs bagages au carrousel, ils voient vos autobus et ils s'y rendent. Ils n'ont pas le choix, vraiment, à moins qu'ils ne sachent comment fonctionne le service, et prennent l'autobus de la TTC à l'étage supérieur.

M. Dodds: Oui. Mais monsieur, si la personne veut prendre l'autobus pour se rendre au centre ville, même si elle prend l'autobus

[Texte]

what he was finding, he would end up at the Islington Street Subway and would have to transfer. Now maybe that would be acceptable, I do not know. To answer your question, I agree that it is not there in front of them and why they are not downstairs, I do not know. I hope they do not get down because we have not got room.

Mr. Hume: I would like to correct something if I may, before it gets buried in the record. I did not, sir, intend to say or imply that I wanted this express service confined to people who worked in the area, I simply gave them as an example of people who might find this very useful, rather than the slower red bus, or the more expensive taxi or limousine service.

Mr. Gilbert: Well, Mr. Hume, then, I guess you would agree that it would be far more advantageous to incoming passengers to have the TTC bus on the departures level rather than on the arrivals level?

Mr. Hume: Yes, sir, and I would say from my personal observation out there—I am not responsible for the design of that building—I think the level ought to be about seven times bigger than it is because the congestion at times is just impossible. I think the reason they are probably where they are is because the airport manager cannot find any other place for them. There is just not enough room in that level.

Mr. Gilbert: I have a short question, Mr. Chairman. Mr. Dodds, what is your reaction to what would be your reaction to a direct telephone service to the taxi companies?

Mr. Dodds: I would have no objection, no objection whatsoever.

Mr. Gilbert: None whatsoever, fine.

Mr. Hume: We said that in the brief, Mr. Gilbert.

The Chairman: Mr. Skoreyko, a supplementary question?

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I wanted to ask Mr. Dodds, first of all, when you are calling additional cabs to supplement your service at the airport, do you use your own prerogative of whom you call, do you call Mississauga cabs or Metro cabs?

Mr. Dodds: No. I should explain the system. Our operation is based on the arrivals level

[Interprétation]

de la TTC sans le savoir, elle arrivera à la station de métro de la rue Islington et devra faire une correspondance. Cela peut lui convenir, je n'en sais rien. Pour répondre à votre question, je conviens que l'autobus ne se trouve pas là; pourquoi, je n'en sais rien. J'espère que ce n'est pas parce que nous n'avons pas suffisamment d'espace.

M. Hume: Si on me permet, j'aimerais rectifier quelque chose avant qu'on l'inscrive dans le compte rendu. Je n'avais pas l'intention de dire ou de laisser entendre que je voulais que ce service express desserve uniquement les gens qui travaillent dans la région. J'ai simplement voulu dire que ces personnes trouveraient peut-être cela très utile, plutôt que d'avoir cet autobus rouge plus lent, ou le service de taxi ou de limousine, plus dispendieux.

M. Gilbert: Alors, monsieur Hume, je crois que vous conviendrez qu'il serait plus avantageux pour le voyageur qui arrive d'avoir les autobus de la TTC à la rampe de départ plutôt qu'à la rampe d'arrivée.

M. Hume: Oui. Et d'après ce que j'ai pu voir—je ne suis pas responsable de la conception de cet immeuble—je pense que cette rampe devrait être environ sept fois plus grande, car l'encombrement y est parfois terrible. La raison pour laquelle ils se trouvent là où ils sont, c'est que le directeur de l'aéroport ne peut pas trouver d'autre espace. Il n'y a pas suffisamment d'espace pour eux à cette rampe.

M. Gilbert: Une dernière question très brève, monsieur le président. Monsieur Dodds, quelle est votre réaction, ou quelle serait votre réaction si on installait un service téléphonique direct pour les taxis?

M. Dodds: Je ne m'y opposerais pas du tout.

M. Gilbert: Pas du tout. Merci.

M. Hume: Nous le disons dans le mémoire, monsieur Gilbert.

Le président: Monsieur Skoreyko, une question complémentaire

M. Skoreyko: Monsieur le président, je voudrais demander ceci à M. Dodds: tout d'abord, lorsque vous avez recours à des taxis pour suppléer à vos services à l'aéroport, vous utilisez vos propres prérogatives et vous choisissez vous-mêmes la compagnie. Est-ce que vous appelez les taxis Mississauga ou Metro?

M. Dodds: Non. Peut-être devrais-je vous expliquer le système. Nous fonctionnons sui-

[Text]

but we have a dispatcher on the departures level upstairs and rather than having the cabs cruise around downstairs congesting the arrival spot, which is bad anyway, I think the taxicab drivers by and large know that if we need a cab they must get a slip from our dispatcher upstairs and we just simply phone up and say, send down some cabs. Then he comes down with his cab, presents himself to our dispatcher, shows he has a slip and he gets a load, but it would not matter to us, who came by. It is first by, first served, if we need cabs.

Mr. Skoreyko: But there is a what do you call it—it is sort of obvious I am not in the cab business—but there is a place just out of the airport where there are a number of cabs parked all the time; is there not?

Mr. Dodds: No, not that I am aware of. Certainly if there were any cabs at the airport, I do not know where else they would be but out there because there is no room within the airport to house them, but presently there is not a feeder. I think there is an area where people can park, but I do not think I have ever seen cabs parked out there.

Mr. Skoreyko: No, but somewhere between the International Airport...

Mr. Dodds: Right.

Mr. Skoreyko: ...and the Skyline Hotel as an example, I think. It is out there, is it not. This is how well I know Toronto, but is there not a stand there?

Mr. Deakon: That is a Shell Service Station.

Mr. Skoreyko: Oh, it is a Shell Service Station. In other words, then you can call anybody?

Mr. Dodds: That is right.

Mr. Skoreyko: It does not matter what cab it is?

Mr. Dodds: We do not normally get on the phone and call. When we say call, we mean we use the cabs that are at the airport.

Mr. Skoreyko: I see. Mr. Dodds, you say on page 15 of your brief:

The company, in addition, has instituted a helicopter service to provide transportation between the airport and downtown Toronto.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Skoreyko: Have you now instituted it?

[Interpretation]

vant le niveau des arrivées, mais nous avons un régulateur en haut, à la rampe de départ et plutôt que de faire venir les voitures bas, ce qui encombrerait la rampe d'arrivée, je crois que les chauffeurs savent que si nous avons besoin d'un taxi, ils doivent obtenir le feuillet de notre régulateur, en haut; puis nous téléphonons et demandons un taxi. Ensuite le taxi se présente à notre régulateur, lui montre sa feuille et prend ses voyageurs. Mais pour nous importe qui vient, le premier arrivé, premier servi, si nous avons besoin de taxis.

M. Skoreyko: Mais il y a ce qu'on appelle—enfin je ne suis pas dans l'industrie du taxi—mais il y a un endroit à l'extérieur de l'aéroport où il y a un certain nombre de taxis stationnés en tout temps, n'est-ce pas?

M. Dodds: Non, pas que je sache, et s'il avait des taxis à l'aéroport, je ne vois pas où ils se trouveraient ailleurs que là, parce que nous n'avons pas assez d'espace à l'aéroport même pour les y placer. Mais présentement, n'y a pas de ligne d'alimentation. Je pense qu'il y a un endroit où les gens peuvent stationner, mais je ne crois pas que les taxis stationnent. Je n'en ai jamais vus.

M. Skoreyko: Non, mais disons quelque part entre l'aéroport international...

M. Dodds: En effet.

M. Skoreyko: ...et l'hôtel Skyline, par exemple. Vous voyez comme je connais bien Toronto. Il n'y a pas de poste à cet endroit?

M. Deakon: Il s'agit d'une station-service.

M. Skoreyko: Ah oui? Autrement dit, vous pouvez appeler n'importe quelle compagnie?

M. Dodds: En effet.

M. Skoreyko: Peu importe la compagnie.

M. Dodds: Habituellement on ne téléphone pas. Nous prenons les taxis qui sont à l'aéroport.

M. Skoreyko: Je vois monsieur Dodds, à page 15 de votre mémoire, on peut lire:

La compagnie a aussi établi un service de transport par hélicoptères entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto...

M. Dodds: Oui.

M. Skoreyko: Vous l'avez établi?

[Texte]

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Skoreyko: It is now in operation, is it?

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Hume: This company is not a subsidiary company. That is very misleading. It is another wholly owned subsidiary of Charterways Co. Ltd. operating the helicopter service, not Air Terminal Transport Limited.

Mr. Skoreyko: How long has that been in operation?

Mr. Dodds: We have owned Inspiration Helicopters Limited for a year and a half or two years—a year and a half. Pegasus Airlifts is the trade name under which they operate. This is a separate corporation that we own 100 per cent. They have always held the licence to operate to and from downtown Toronto to the airport, and about four years ago they did operate a few trips.

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. Dodds: It did not prove successful. We agree to initiate the service. It started January 1.

Mr. Benjamin: How did it work?

Mr. Dodds: Not very active.

Mr. Benjamin: What is the cost?

Mr. Dodds: Ten dollars. Six minutes, \$10. You end up on Harbour Street. We pick you up with our limousine free and bring you to the Royal York Hotel door and you go on from there, for \$10.

Mr. Benjamin: How many do you haul at once?

Mr. Dodds: Five. I am sorry, four. Bell-Jet Rangers. It is the same as the most modern small helicopter on the market.

Mr. Skoreyko: The same system that is used in New York.

Mr. Dodds: Yes, except New York do not use Bell-Jet Rangers. They use big ones.

Mr. Skoreyko: Mr. Dodds, just one final question. Assuming that this Committee recommends to the Department of Transport that a common stand should be opened or allowed at the Toronto International Airport, would you file any official protest against that sort of recommendation? Or would you be prepared to go along and try it out for a while?

[Interprétation]

M. Dodds: Oui.

M. Skoreyko: Il fonctionne présentement, n'est-ce pas?

M. Dodds: Oui.

M. Hume: Cette compagnie n'est pas une filiale. C'est très trompeur. Il s'agit d'une autre filiale appartenant entièrement à la Charterways Co. Ltd qui assure le service d'hélicoptères, non pas de la Air Terminal Transport Limited.

M. Skoreyko: Depuis quand cela fonctionne-t-il?

M. Dodds: Nous sommes propriétaires de Inspiration Helicopters Limited depuis un an et demi ou deux ans—un an et demi. Sa raison sociale est Pegasus Airlifts. Il s'agit d'une autre société qui nous appartient entièrement. Elle a toujours eu le permis pour assurer ce service entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport et il y a quatre ans environ, elle a effectué quelques voyages.

M. Skoreyko: Oui.

M. Dodds: Ça n'a pas été un succès. Nous avons décidé de lancer le service. Il a commencé à fonctionner le premier janvier.

M. Benjamin: Comment cela a-t-il marché?

M. Dodds: Pas très bien.

M. Benjamin: Combien coûte-t-il?

M. Dodds: Dix dollars. Six minutes pour dix dollars. On vous amène rue Harbour. Notre limousine vous dépose gratuitement à l'hôtel Royal York, puis vous partez de là pour \$10.

M. Benjamin: Combien de passagers peut-on prendre?

M. Dodds: Cinq, pardon, quatre. Il s'agit de «Bell-Jet Rangers». C'est le modèle de petit hélicoptère le plus moderne.

M. Skoreyko: C'est le même système qu'à New York, alors.

M. Dodds: Oui, sauf qu'à New York, on utilise de gros hélicoptères.

M. Skoreyko: Une dernière question, monsieur Dodds. Disons que notre Comité recommande au ministère des Transports qu'un poste commun soit établi ou autorisé à l'aéroport international de Toronto, est-ce que vous protesteriez officiellement contre une telle recommandation? Ou est-ce que vous seriez prêt à la mettre à l'essai pour un certain temps?

[Text]

Mr. Dodds: I think we would be prepared to go along and try it out. I do not think we have the right to file an official protest. I suspect we will not have a contract at that time. Our contract does expire in August.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. First, I know that Mr. Rock mentioned before that Murray Hill Limousine Service paid only \$60,000, but he did not say what Murray Hill Limousine Service made in gross revenue compared to...

Mr. Rock: I was going to ask something after that. I am glad you are continuing.

The Chairman: Would you state your question please?

Mr. Portelance: Is a cab driver with a meter allowed to use a meter out of the airport at the present time? Does the Ontario law permit a taxi driver to use a meter between the airport and Toronto?

Mr. Hume: Between the airport and Toronto, which are two separate municipalities, sir, I know of no law that says what he must use or what he must charge. The by-law, if it does set rates in Mississauga, cannot extend beyond the limits of Mississauga and the Metropolitan Toronto rates cannot extend into Mississauga. Therefore, travelling between two separate municipalities, there is no provincial law that indicates whether he needs to use a meter and what he must charge. That is my opinion as to the present state of the law. There is no county regulation affecting it, and that is the only possible—no, it must be the province and they have not regulated it.

Mr. Portelance: It means there has to be an understood rate before you leave, a flat rate between the user and the cab driver.

Mr. Hume: Let me give you an illustration. The Quebec Transportation Board, in regulating bus and truck rates out of Quebec, does regulate the rate of shipping a 100-pound package from Montreal to Toronto. Technically, in my view, they really have no right to dictate what the rate is on the Ontario side, but that truck has to go back to Quebec, and if they do not do what they are told and obey, they get into trouble.

There may be some sort of system of sanctions, but on a pure question of the legal position, it is my view that there is no regulation as to the rate. The driver could charge \$1 or \$100 and he would not be breaking any by-law or provincial law.

[Interpretation]

M. Dodds: Nous serions prêts à la mettre l'essai pour un certain temps. Je ne crois pas que nous ayons le droit de protester officiellement. Nous n'aurons plus de contrat alors parce que le nôtre prend fin au mois d'août.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je sais que M. Rock a dit que la Murray Hill Limousine Service a payé seulement \$60,000, mais il n'a pas dit ce que la Murray Hill a fait comme revenu brut comparativement à...

M. Rock: J'allais demander quelque chose après cela. Je suis content de voir que vous continuez.

Le président: Posez votre question.

M. Portelance: Est-ce que les chauffeurs de taxi peuvent maintenant utiliser un taximètre hors de l'aéroport? Est-ce que la loi ontarienne autorise le chauffeur de taxi à utiliser un taximètre entre l'aéroport et Toronto?

M. Hume: Entre l'aéroport et Toronto, qui sont deux municipalités distinctes, monsieur, il n'y a pas de loi qui stipule ce que doit faire le chauffeur. Le règlement qui fixe le taux pour Mississauga s'arrête aux limites de Mississauga, et les taux en vigueur dans le Toronto métropolitain ne peuvent pas s'appliquer à Mississauga. Par conséquent, entre deux municipalités distinctes, il n'y a pas de loi provinciale qui indique si on doit se servir d'un taximètre ou combien on doit exiger pour cette course. C'est là mon avis quant à l'état actuel des choses. Donc, il n'y a pas de règlement local dans cette région, c'est le seul—non, ce doit être la province mais elle n'a pas fait de règlement.

M. Portelance: Donc, le client et le chauffeur doivent d'abord s'entendre sur le tarif.

M. Hume: Permettez-moi de vous donner un exemple. La régie des Transports du Québec, en fixant les tarifs des autobus et des camions hors du Québec, fixe le tarif d'expédition d'un colis de 100 livres de Montréal à Toronto. En théorie, d'après moi, le Québec n'a pas le droit de fixer un tarif pour l'Ontario, mais ce camion doit rentrer au Québec, s'il ne respecte pas la volonté de la régie, peut avoir des ennuis.

Il se peut qu'il y ait des sanctions, mais simplement du point de vue juridique, je suis d'avis qu'il n'y a pas de règlement quant au tarif. Le chauffeur pourrait demander un dollar ou cent dollars, sans violer de règlement ou de loi provinciale.

[Texte]

Mr. Portelance: There is no control by any department of the province in establishing prices?

Mr. Hume: Not for taxis.

Mr. Portelance: Your firm operates limousines from the airport to Toronto. We mentioned that before, but I do not think the question was asked whether you were allowed to pick me up in Toronto if I would like to go to Georgetown.

Mr. Hume: No sir.

Mr. Portelance: Would your limousine give me that service?

Mr. Hume: No.

Mr. Portelance: You do not own a permit to do that?

Mr. Hume: We can go only to and from the airport.

Mr. Portelance: Yes. Murray Hill has that in Quebec, which is different than yours. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: You were not here this morning when I gave you an unsolicited and unqualified testimonial. I wasted it on Mr. Perry who I really thought was the representative of your company.

Mr. Dodds: I heard you, Mr. Givens.

Mr. Givens: Did you?

Mr. Dodds: Yes. Thank you.

Mr. Givens: What does that do to my credit?

Mr. Dodds: Excellent.

Mr. Givens: Could I repeat it for the Western Seaboard?

I was interested in knowing whether getting your cars radio-operated would increase our flexibility as far as despatching is concerned, both for going and coming. Is there any particular reason why you are not radio-equipped?

Mr. Dodds: Yes, there certainly is a reason. It is very simple. We say our cars are limousines and there has been some question as to whether a limousine is five or seven. We think there is a great advantage to the air-travelling public not to have a radio on the car or any noise factor. We think it makes the car look neater; there is just that much

[Interprétation]

M. Portelance: Aucun ministère provincial ne contrôle les tarifs.

M. Hume: Pas pour les taxis.

M. Portelance: Votre compagnie exploite des limousines de l'aéroport de Toronto. On l'a déjà dit, mais je ne crois pas qu'on vous ait demandé si vous pouvez me prendre à Toronto et me déposer à Georgetown.

M. Hume: Non, monsieur.

M. Portelance: Votre limousine pourrait-elle me rendre ce service?

M. Hume: Non.

M. Portelance: Vous n'avez pas de permis pour le faire?

M. Hume: Nous ne pouvons qu'aller et venir de l'aéroport.

M. Portelance: Murray Hill le fait au Québec, ce qui est différent de votre service. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Vous n'étiez pas ici, ce matin, quand je vous ai donné un témoignage spontané et catégorique. Je l'ai donné à M. Perry, que je croyais être le représentant de votre compagnie.

M. Dodds: Je vous ai entendu, monsieur Givens.

M. Givens: Vraiment

M. Dodds: Oui. Merci.

M. Givens: Comment était-ce?

M. Dodds: Excellent.

M. Givens: Puis-je répéter pour les gens de l'Ouest? Je suis intéressé de savoir si la radio, dans vos voitures, augmenterait la souplesse de fonctionnement de votre régulation, dans les deux sens? Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous n'avez pas la radio?

M. Dodds: Il y a certainement une raison. C'est très simple. Nous prétendons que nos véhicules sont des limousines, et on s'est demandé si une limousine comptait 5 ou 7 places. Nous croyons que c'est un grand avantage pour le public voyageur de ne pas avoir le bruit ni l'inconvénient de la radio. Nous croyons que l'atmosphère de la voiture est

[Text]

less to it. Frankly, we do not find them particularly useful.

We do two things. First, we have got to come back to the airport. We cannot sit out in the east end of Toronto waiting for something to happen. We have got to get back. As we despatch our cars all over Toronto, our despatcher who puts you in the car is clocking away in his mind how many people he has in the east. As he gets five people in the east, he will say, before the sixth one, when you despatch your party phone us. That driver will get out of his car, pay 10 cents and phone us. If we have an order from somebody who has just phoned in and wants to come to the airport, we will tell him.

Because we must return to the airport, a radio is not that useful to us because we have got to get right back there. We have got one spot to go, unless we have somebody who wants to be picked up and come to the airport. We think we can do that equally well by having the occasional driver telephone in.

Mr. Givens: Have you any opinion to offer with respect to the way private departures and arrivals affect you at the airport? Do private vehicles get in your way? Do they cause congestion there? I have been on the ramps when it looked to me as if it were Purgatory. Is there any opinion that you can give this Committee with respect to what we can do to alleviate that problem there? It is a paralysis that sets in.

Mr. Dodds: It certainly is one of the major problems of our operations at Toronto International Airport. I am not sure, Mr. Givens. There is a lot that can be done within that present airport. We would like to think that even if the one lane, the one inside lane that we are allowed to move through freely, to get in and get out...but if you do that, you are obviously just taking spots away from the public. The spots are very limited.

We are allotted three places, but if you drive up to the airport...somebody yesterday said eight. We are allowed only three cars up there at any one time. If we send a fourth one, the RCMP sends him back down, which is fine. But if you drive in with your private car and happen to park in one of our three spots, we cannot do a thing about it. We are just very limited. I think that anything that can be done to help the traffic would be greatly appreciated.

Mr. Givens: We discussed this several years ago, but now that Metro has become Metro and it involves 240 square miles, have you

[Interpretation]

alors plus agréable. Franchement, nous ne la trouvons pas tellement utile.

Nous faisons deux choses. Tout d'abord, il nous faut revenir à l'aéroport. Nous ne pouvons rester dans l'est de Toronto en attendant qu'il se passe quelque chose. Nous devons revenir. Pendant que nous répartissons nos voitures dans Toronto, notre régulateur qui vous fait monter en voiture calcule mentalement combien de personnes se trouvent dans l'est de la ville. Quand il y en a cinq dans l'est, il demande au chauffeur de lui téléphoner après avoir fait descendre son groupe. Le chauffeur descend ensuite de sa voiture, et débourse 10 cents pour téléphoner. Si quelqu'un vient tout juste de nous appeler, pour venir à l'aéroport, nous le lui disons.

Mais étant donné qu'il nous faut revenir à l'aéroport, la radio n'est vraiment pas très utile. Nous n'avons qu'un seul endroit où aller, à moins qu'un client désire venir à l'aéroport. Nous croyons que nous pouvons le faire aussi bien quand le chauffeur téléphone.

M. Givens: Avez-vous une opinion à nous donner sur la façon dont les départs et les arrivées privés vous touchent, à l'aéroport? Est-ce que les véhicules particuliers vous ennuiant? Est-ce qu'ils causent un certain encombrement? J'ai déjà été sur les rampes, alors que cela me paraissait être le purgatoire. Est-ce que vous pouvez donner une opinion au Comité quant à ce que nous pouvons faire pour essayer d'alléger le problème? Il y a là une véritable paralysie.

M. Dodds: C'est l'un de nos principaux problèmes à l'aéroport international de Toronto. Je ne suis pas sûr, monsieur Givens. Il y a beaucoup de choses à faire dans cet aéroport. Nous aimerions croire que même si la seule voie intérieure où nous pouvons aller et venir librement...mais si vous le faites, vous enlevez des places au public. L'espace est très limité.

On nous a donné trois places, mais si vous venez à l'aéroport...quelqu'un a dit huit hier. Nous n'avons effectivement la permission que d'avoir trois places à la fois. S'il y a une quatrième voiture, les gendarmes le renvoient. Mais si vous arrivez avec votre automobile et que vous vous mettez dans l'une de nos trois places, nous ne pouvons rien y faire. Nous sommes très limités. Tout ce qui pourrait être fait pour améliorer la circulation serait très apprécié.

M. Givens: Nous avons discuté de cette question il y a plusieurs années, mais maintenant que la région métropolitaine s'étend sur 240

[texte]

even any consideration lately to drop-offs by is at more than that one stand down at the Royal York Hotel? Where else do you service besides the Royal York Hotel? You mentioned the Inn On The Park before.

Mr. Dodds: Yes.

Mr. Givens: Is there any other hotel that u service in this vast area?

Mr. Dodds: In the east we service the Canadiana Motor Hotel and the Holiday Inn. That is for the east. In the northeast we have the Inn On The Park. Locally we have the Canadiana Motor Hotel, the Constellation Hotel and the Skyline Hotel. Downtown there is the one terminal at the Royal York Hotel.

We have looked at and had discussions, as you are aware, with other hotels downtown. We think there is a need for a service, and you mentioned that in our brief we talk about a small bus that we have been desperately trying to get.

Mr. Givens: What about a place like Yorkdale?

Mr. Dodds: That is right. We think there are all sorts of these opportunities, not with a 41-passenger car and not with a 41-passenger bus, because for a 41-passenger bus you are talking about \$70,000.

This is the bus we are getting. We have one operating. I will leave this with the Committee. There is one with "Airline Service" on it. These are the 25 vehicles we are bringing in from Belgium with a Canadian chassis. That type of vehicle will run to the King Edward Hotel and maybe the Westbury Hotel or something like that. We think we can operate at economically because there is a tremendous difference in price. It is less than one-third of the cost.

Mr. Givens: Greater manoeuvrability.

Mr. Dodds: Much better. The other problem with the downtown hotels, other than the Royal York, there really is not adequate place to park a 41-passenger bus. You have to allow a few minutes for people to load and unload, and it is very difficult to move it around and park it. At the Royal York, we get off the street, and we have some room.

Mr. Givens: Are you suggesting that when you get these buses you are going to reconsider your whole program downtown of dropping passengers from your main terminal, or when the new terminal is built on the CN-CP

[Interprétation]

milles carrés, avez-vous étudié récemment la possibilité que les autobus déposent des passagers en d'autres endroits que le poste de l'hôtel Royal York? Que desservez-vous à part le Royal York? Vous avez déjà mentionné le Inn On The Park.

M. Dodds: Oui.

M. Givens: Est-ce qu'il y en a un autre que vous desservez dans cette vaste région?

M. Dodds: Dans l'est, nous desservons le Canadiana Motor Hotel et le Holiday Inn. Dans le nord-est, le Cambridge Motor Hotel, l'hôtel Constellation et le Skyline. Au centre-ville, il y a un seul terminus, au Royal York. Nous avons eu des discussions, comme vous le savez, avec d'autres hôtels du centre-ville. Nous croyons qu'il y a une demande pour ce service, et vous avez mentionné que nous parlons dans notre mémoire du petit autobus que nous avons essayé désespérément d'obtenir.

M. Givens: Et qu'est-ce que vous pensez de Yorkdale?

M. Dodds: Nous croyons qu'il y a toutes sortes de possibilités, non pas avec une automobile à cinq places, ni avec un autobus de quarante et une places, car il s'agit alors de \$70,000.

C'est le genre d'autobus que nous avons. Nous en avons un sur la route. Je laisse au Comité le soin d'y penser. Ce véhicule porte les mots: «Airline Service». Nous allons en importer vingt-cinq de Belgique, puis les monter sur un châssis canadien. Ces autobus se rendront à l'hôtel King Edward et peut-être à l'hôtel Westbury, ou autre. Nous croyons pouvoir les faire fonctionner de façon économique, car il y a une forte différence de prix; moins du tiers.

M. Givens: Une plus grande manoeuvrabilité.

M. Dodds: Beaucoup plus. L'autre problème avec les hôtels du centre-ville, à part le Royal York, c'est qu'il n'y a pas de place pour stationner un autobus de 41 places. Il faut cinq minutes pour charger et décharger, et il est très difficile de les manoeuvrer et de les stationner. Au Royal York, nous quittons la rue pour avoir de la place.

M. Givens: Est-ce que vous voulez dire que lorsque vous aurez reçu ces autobus, vous allez réétudier toute votre politique de déposer des voyageurs au terminus du centre-ville, ou quand le nouveau terminus sera construit

[Text]

property, you will be able to run them around to the various hotels?

Mr. Dodds: We have been looking at it and analysing it already. That bus will immediately replace our cars in the Hamilton service; that bus will run to and from Hamilton every half hour, rather than our cars. The next step is to look at other areas in Toronto.

Mr. Givens: Thank you.

The Chairman: Mr. Weatherhead, did you have another question?

Mr. Weatherhead: Yes, Mr. Chairman, following up Mr. Given's question. I am kind of surprised that there is only 2 per cent of your business going to the northeastern area now by our buses, or by our cars and regular service to the Inn on the Park and to Canadiana Motor Hotel and Holiday Inn. I take the service myself to Bayview and York Mills and often times I am told that the service is about to be discontinued because it is not being used very much.

My riding is in southwest Scarborough; I have two stops, the Canadiana and the highway just to the north of that. There is a big population there, a big business population, a businessman population North Toronto, Don Mills, what have you. Do you think you advertise your various services there sufficiently? Or do you have any plans to do anything about this?

Mr. Dodds: Certainly you are quite right in saying that it is not carrying too many people. We have suffered with this one for quite a few years. We have done, we think, a reasonable amount of advertising we have put our sales staff in that area, called on every factory, asked them why they were not using the service, whether it was any use to them. We have used our credit card accounts and solicited business. If it was not for this small bus, we might not be operating there. I think there is something to be said for a person getting in a five-passenger car. If you come off a trip, and get into a five-passenger car, I think the person sitting next to you tends to think you have to talk to him. Put the same persons on a bus, with two separate seats, let them sit beside each other and they do not have the same feeling to talk to each other. I think really that the five-passenger car...

Mr. Horner: Torontonians should be a little friendlier anyway.

[Interpretation]

sur la propriété du CN-CP, vous pourrez les déposer aux différents hôtels?

M. Dodds: Nous en avons déjà examiné la possibilité. Ces autobus vont immédiatement remplacer les voitures qui desservent Hamilton; il va y en avoir un à toutes les demi-heures. Il faudra ensuite examiner les autres secteurs de Toronto.

M. Givens: Merci.

Le président: Monsieur Weatherhead, aviez-vous une autre question à poser?

M. Weatherhead: Oui, monsieur le président, pour faire suite à la question posée par M. Givens. Je suis un peu surpris de voir que seulement 2 p. 100 de votre clientèle se rend dans la partie nord-est dans vos autobus ou vos automobiles, ainsi que par le service régulier qui dessert le Inn On The Park, le Canadiana Motor Hotel et le Holiday Inn. J'utilise le service moi-même pour me rendre à Bayview et York Mills et on me dit souvent qu'il va être discontinué parce qu'on ne s'en sert pas beaucoup.

Ma circonscription se trouve dans Scarborough sud-ouest; j'ai deux arrêts à faire: au Canadiana et à l'autoroute au nord. Il y a une très forte population commerciale dans ce coin-là, dans Toronto-nord, Don Mills, etc. Croyez-vous que vous y annoncez vos divers services suffisamment? Ou avez-vous des projets pour faire quelque chose à cet égard?

M. Dodds: Vous avez certainement raison de dire que le service ne transporte pas beaucoup de voyageurs. Nous avons souffert de cela depuis plusieurs années, et nous croyons avoir suffisamment fait de publicité, nous avons envoyé nos vendeurs dans cette région, nous avons communiqué avec toutes les manufactures pour leur demander pourquoi elles n'utilisaient pas le service, s'il leur était utile. Nous avons employé aussi notre compte de carte de crédit pour solliciter les milieux d'affaires. S'il ne s'agissait pas de ce petit autobus, nous ne serions peut-être pas là. Je crois qu'il faut penser à la personne qui monte dans une voiture à cinq places. Quand vous terminez un voyage et que vous montez dans une voiture à cinq places, je crois que la personne assiste à côté de vous a tendance à croire que vous devez lui parler. Mais dans un autobus, où les sièges sont séparées, la situation n'est pas la même; on n'a pas l'impression d'être obligé de parler à son voisin. Je crois vraiment que l'automobile à cinq places...

M. Horner: Mais les Torontois devraient être un peu plus affables.

[Texte]

Mr. Dodds: ...discourages some people; we think the bus might make it work. The other disadvantage of a five-passenger vehicle, you do not want to be the fourth person, or fifth person because then you are sitting over the hump on the front seat, and if you experience being the fifth person once, probably the next time you will get your own private car. Whereas if you are on a bus, we think this might solve it. I certainly hope it does.

Mr. Weatherhead: And you are putting the buses on when, sir?

Mr. Dodds: We have not got delivery yet. We have got one which we are now road testing in Belgium; it is the first one made. We should have them here before the end of June.

Mr. Weatherhead: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, this is the end of the questioning. I want to thank you all for being here.

Mr. Dodds: Thank you very much.

The Chairman: I would like to call upon Mr. Leonard H. Simpson, President of the International Taxi Association. Do you have a brief, Mr. Simpson?

Mr. Leonard H. Simpson (President, International Taxi Association): Yes sir. Has everybody got one of these?

An hon. Member: I probably have.

Mr. Simpson: I do not think you have, sir, the messenger was a little short. Some have two. Do you have two there Mr. Portelance.

Mr. Portelance: There are two here.

Mr. Simpson: Who else does not have one?

The Chairman: Sit down, sit down, I will look after that. Has everybody got a brief? Alright, continue.

While this gentleman is getting ready, I would like to get a motion to print the last report of the Air Terminal Transport Limited.

Mr. Deakon: I move that the last report of Air Terminal Transport Limited be appended to today's Minutes of Proceedings and Evidence.

The Chairman: Is everybody agreed? Motion agreed to.

[Interprétation]

M. Dodds: ...décourage certaines personnes; nous croyons que l'autobus ferait peut-être mieux. L'autre désavantage du véhicule à cinq places, c'est que vous ne voulez pas être la quatrième ou la cinquième personne, car vous devez alors vous asseoir sur la bosse de la banquette avant, et si vous en avez fait l'expérience une fois, vous prendrez probablement votre propre automobile, la prochaine fois. Tandis que l'autobus pourrait peut-être résoudre ce problème. Du moins, je l'espère.

M. Weatherhead: Quand avez-vous l'intention de faire entrer les autobus en service, monsieur?

M. Dodds: Nous ne les avons pas encore reçus, sauf un qui est à l'essai, en Belgique; c'est le premier. Nous devrions les avoir reçus d'ici la fin de juin.

M. Weatherhead: Merci.

Le président: Messieurs, ici se termine l'interrogatoire. Je veux vous remercier tous d'être venus ici.

M. Dodds: Merci beaucoup.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Léonard H. Simpson, président de l'Association internationale des taxis. Avez-vous un mémoire, monsieur Simpson?

M. Léonard H. Simpson (président de l'Association internationale des taxis): Oui, monsieur. Est-ce que tout le monde en a un exemplaire?

Une voix: J'en ai probablement un.

M. Simpson: Je ne crois pas, monsieur, le messenger n'en a pas eu assez. Certains en ont deux. En avez-vous deux, monsieur Portelance?

M. Portelance: J'en ai deux.

M. Simpson: Qui d'autre n'en a pas?

Le président: Asseyez-vous, je m'en occupe. Est-ce que vous avez tous un exemplaire du mémoire? Bien. Continuons. Pendant que ce monsieur se prépare, j'aimerais qu'on propose d'imprimer le dernier rapport de la Air Terminal Transport Limited.

M. Deakon: Je propose que le dernier rapport de la Air Terminal Transport Limited soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Le président: Est-on d'accord?

La proposition est approuvée.

[Text]

Mr. Simpson: Mr. Chairman, members of Parliament and your staff, ladies and gentlemen of the news media. I am Leonard Simpson, President of the International Taxi Association, and owner-driver of taxi licensed by the Toronto Metropolitan Licensing Commission. I have been a member of the Diamond Taxi Association for 20 years. I present the following proposals regarding Toronto International Airport on a national basis. Now, you gentlemen may wonder at the name International Taxi Association. Well, we decided at our meeting that even though it sounded far-fetched any man who is a cab driver and in the taxi business needs help, and it does not matter where he is, all over the world. Thank you. In the present day situation, gentlemen you will notice we have a monopoly. I will not go on about that too much because according to the Combines Investigation Act the procedure of giving the franchise to date has been carried on in an unlawful manner. Is that right gentlemen?

Mr. Forrestall: No.

Some hon. Members: No.

Mr. Simpson: No? Why not? What? Handing out a monopolistic franchise to anybody is lawful?

Mr. Forrestall: Well, I am sorry, Mr. Chairman, perhaps I should not have made the comment, but of course it is not unlawful.

The Chairman: I would prefer if you read your brief, afterwards the members might be able to ask you questions on it.

Mr. Rock: You do not have to read it, we can just have it...

The Chairman: Well it is not very long, Mr. Rock.

Mr. Simpson: It will get a little longer, as I go along.

The Chairman: Yes, but this is not your brief.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I propose that we accept this brief as read and have it printed as an appendix to the Minutes of Proceedings and Evidence, and then we can just ask questions.

The Chairman: Would you rather have it that way?

Mr. Simpson: I would like to do it in the normal manner, like everybody else has done. I mean I am not in any hurry, gentlemen. I...

[Interpretation]

M. Simpson: Monsieur le président, messieurs les députés, messieurs, mesdames les journalistes. Je suis Leonard Simpson, président de l'Association internationale des taxis, propriétaire et chauffeur d'un taxi qui détient un permis de la Toronto Metropolitan Licensing Commission. Je suis membre de l'Association de taxi Diamond depuis 20 ans. Je présente les propositions suivantes au sujet de l'aéroport international, au plan national. Vous vous demandez peut-être, messieurs, ce qu'est l'Association internationale des taxis. Nous avons décidé, lors de notre réunion, que même si le nom semble imagé, tout homme qui est chauffeur de taxi et appartient à l'industrie du taxi a besoin d'aide, peu importe où il se trouve dans le monde. Merci. Dans la situation actuelle, messieurs, vous remarquerez que nous avons un monopole. Je n'insiste pas trop sur ce sujet, car selon la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, la procédure selon laquelle on accorde les concessions a jusqu'à maintenant été illégale, n'est-ce pas, messieurs?

M. Forrestall: Non.

Des voix: Non.

M. Simpson: Non? Pourquoi pas? Quoi? Donner un monopole à quelqu'un est légal?

M. Forrestall: Je m'excuse, monsieur le président, je n'aurais peut-être pas dû formuler ce commentaire, mais ce n'est évidemment pas illégal.

Le président: Je préférerais que vous donniez lecture de votre mémoire; ensuite, on pourra vous poser des questions là-dessus.

M. Rock: Vous n'êtes pas obligé d'en donner lecture, nous pouvons simplement...

Le président: Il n'est pas très long, monsieur Rock.

M. Simpson: Je pourrais peut-être être plus long que vous ne croyez.

Le président: Oui, mais ce ne sera plus votre mémoire.

M. Rock: Monsieur le président, je propose que nous acceptions ce mémoire comme étant lu et qu'il soit imprimé en appendice à notre compte rendu. Nous pourrions alors simplement poser des questions.

Le président: Acceptez-vous cela, monsieur Simpson?

M. Simpson: Je voudrais le faire de façon normale, comme tous les autres. Je ne suis pas pressé, messieurs. Je...

[Texte]

Mr. Rock: The others have not read the brief either, Mr. Chairman.

Mr. Deakon: He has waited long enough.

Mr. Simpson: I have been waiting for years, not just five or ten minutes. I do not want this...

Mr. Deakon: Let him have his say.

Mr. Simpson: Because if I say it anywhere else, it just goes in one ear and out the other. Alright, how about this, sir?

Some hon. Members: Carry on, carry on.

Mr. Benjamin: Present your brief, let us go.

Mr. Simpson: Carry on? Regarding the government, this public controversial issue should not be condoned by any elected democratic government. Right?

The Air Terminal Transport Limited has enjoyed more than ten years of uninterrupted prosperity at the expense of the public and the Toronto Metropolitan taxi industry. In some instances, the air traveller has suffered loss of time by having to accept their designated destinations in order to evacuate the airport.

Regarding other airports throughout Canada, I believe a change for the better is always a help.

In service provided at the airport, meaning any way, if our taxis are good enough to take the public to the airport, who is to say they are not good enough to take them home again, especially when the people desire a taxicab?

The attitude of the taxi drivers themselves is one of dissatisfaction. It is very discouraging to be separated from the lucrative taxi business by the Royal Canadian Mounted Police.

A possible cure for some of these troubles is to form a national taxi committee, and this national taxi committee could force the industry to provide better service. We suggest that signs indicating local districts, namely Scarborough, East York, North York, Mississauga, Etobicoke, Oshawa, Toronto and so on be erected at the arrival level. In this way passengers would get a driver who knows the area where he is going, and the companies and the driver would get the full value of their mileage. Other taxis would feed into the arrival level from a downstairs feeder.

[Interprétation]

M. Rock: Les autres n'ont pas lu leur mémoire, monsieur le président.

M. Deakon: Il a attendu assez longtemps.

M. Simpson: J'ai attendu pendant des années, non pas seulement cinq ou dix minutes. Je ne veux pas que...

M. Deakon: Laissez-le parler.

M. Simpson: Car, si je le dis ailleurs, personne ne fait attention. Alors, monsieur?

Des voix: Allez-y.

M. Benjamin: Présentez votre mémoire.

M. Simpson: J'y vais? Au sujet du gouvernement, cette question controversée et publique ne devrait pas être approuvée par un gouvernement élu et démocratique, n'est-ce pas?

La compagnie *Air Terminal Transport Limited* a depuis plus de dix ans joui d'une prospérité ininterrompue, aux dépens du public et de l'industrie du taxi de la région métropolitaine de Toronto.

Dans certains cas, c'est le voyageur qui a subi une perte de temps en ayant à accepter les destinations qu'elle désignait pour faire évacuer l'aéroport.

Pour ce qui est des autres aéroports à travers le Canada, un changement pour le mieux aide toujours.

Pour le service prévu à l'aéroport, soit dans un seul sens, si nos taxis sont assez bons pour amener le public à l'aéroport, qui donc va dire qu'ils ne sont pas suffisamment bons pour les ramener chez eux, particulièrement lorsque les gens veulent un taxi?

Pour ce qui est de l'attitude des chauffeurs de taxi eux-mêmes, c'est une attitude de mécontentement. C'est décourageant d'être séparé de l'industrie profitable du taxi par l'entremise de la Gendarmerie royale du Canada.

Le remède possible à certaines de ces maladies, c'est de former un comité national du taxi qui forcerait l'industrie à fournir un meilleur service. Nous suggérons que des affiches indiquant les districts locaux, soit Scarborough, East York, North York, Mississauga, Etobicoke, Oshawa, Toronto, etc., soient posées à la rampe d'arrivée. De cette façon, les voyageurs obtiendraient un chauffeur qui connaît la région où il s'achemine, et les compagnies et les chauffeurs auraient la pleine valeur du mileage parcouru. D'autres taxis pourraient venir à la rampe d'arrivée à partir d'en bas.

[Text]

We could provide driver education courses. Drivers would take a defensive driving course provided by the government. I hope you do not mind, gentlemen, but you are going to be getting some money out of us. They should also be getting a geographical written course. They must also be physically fit.

Settling the bickerings of those in the industry can be achieved with sensible rules, equal for all, such as informing the driver what he can do, not what he cannot do.

Give participants a sense of professionalism. The key to the taxi industry is the taxi driver, and the key to a good, trained, uniformed and informed professional driver is money. The money is at the airport. Give him money plus incentives and you will give Canadians the best cab driver in the world.

He can serve as a liaison between all taxi owners and drivers to provide the airport with better service. A national taxi committee will set up rules and regulations. Dispatch offices in control of radio communication must inform drivers over the air of all plane arrival times and number of people on the flights.

The public should be informed and advised of the benefits in a new system. It will be a public privilege to select their own means of transportation and will eliminate designated destinations as provided by the present franchise holders. The revenue from the airports will be spread amongst the merchants and the people of Canada when ground transportation is divided equally.

With a government-approved professional driver behind the steering wheel, the Canadian public and the visiting tourist and the business traveller would enter any Canadian taxi relaxed and confident knowing that they are in good hands.

We will guarantee proper service, 24 hours a day, with the taxis and the communication equipment, meaning radios and telephones, under a contract franchise issued by the government. With 2,000 taxis we can handle it with ease. I hope we all see the day when the Canadian airports are open 24 hours a day.

You have to govern the entire industry. I do not care who he is or where he is; if he is a cab driver he needs help. And you on this Committee are in a position to give it to him.

[Interpretation]

Nous pourrions avoir des cours de conduite. Les chauffeurs pourraient suivre un cours de conduite préventive donné par le gouvernement. J'espère que vous n'avez pas d'objection, messieurs, étant donné que vous recevrez de l'argent de nous. Ils auraient aussi un cours de géographie par écrit. Ils devraient aussi être en bonne santé.

Pour ce qui est des conflits dans l'industrie on peut y mettre fin par des règlements sensés et justes envers tous, qui informent le chauffeur de taxi, par exemple, de ce qu'il peut faire et non pas de ce qu'il ne peut pas faire.

Donnez aux membres de l'industrie le sens du professionnalisme. La clé de l'industrie du taxi, c'est le chauffeur de taxi. Et la clé pour obtenir un chauffeur de taxi professionnel est l'argent, bien formé et informé, c'est l'argent. Et l'argent se trouve aux aéroports. Donnez-lui l'argent, en plus d'un encouragement, et vous donnerez aux Canadiens le meilleur chauffeur de taxi du monde.

Il pourrait assurer la liaison entre tous les propriétaires et tous les chauffeurs de taxi pour donner un meilleur service à l'aéroport. Un Comité national du taxi établirait les règlements. Les postes de régulation contrôlant les communications par radio devraient informer les chauffeurs des heures d'arrivée de tous les avions, ainsi que du nombre de voyageurs à bord.

Il faudra informer le public des avantages du nouveau système. Ce sera un privilège du public que de choisir son propre moyen de transport. Ceci éliminerait les destinations désignées prévues par les concessionnaires actuels. Les revenus des aéroports seront répartis parmi les commerçants et le peuple canadien quand le transport au sol sera réparti également.

Grâce au chauffeur professionnel reconnu par le gouvernement, le public canadien, les touristes et ceux qui voyagent par affaires monteraient dans n'importe quel taxi canadien, confiants et détendus, sachant qu'ils sont entre bonnes mains.

Nous garantirons un service approprié 24 heures par jour, avec les taxis et le matériel de communication, c'est-à-dire la radio et le téléphone, en vertu d'une concession émise par le gouvernement. Avec 2,000 taxis nous pouvons facilement le faire. J'espère que nous verrons tous le jour où les aéroports du Canada seront ouverts 24 heures par jour.

Il faut réglementer l'industrie dans son ensemble. Peu importe qui il est et où il est s'il est chauffeur de taxi, il a besoin d'aide. Vous, membres de ce Comité, êtes en mesure de la lui donner.

[Texte]

There is a need to find different ways of making money. Pool loads with four passengers in a taxi with four different destinations would receive to-the-door service at \$2 a passenger. This would apply to any Metropolitan Toronto district. This would be a saving of time and money. It would eliminate the public going to the Royal York Hotel and having to hire another taxi to take them home.

A public relations service should be provided. A government-approved professional driver would soon be known as a salesman because with good service he would really have something to sell.

Rules and regulations should be set up for services to be provided. It would be public knowledge that the taxi industry is providing pool services from all major Metropolitan Toronto shopping plazas to the airport.

The Metropolitan Toronto by-laws and the Mississauga by-laws are questionable.

It is agreed that the federal government has complete control and jurisdiction over all international airports. Any municipal by-laws are secondary in regard to the federal government-owner and -operated properties and are of no concern of this Committee in making a decision on who is granted the next franchise. Federal jurisdiction over the taxi industry would be welcomed by 99 per cent of the Canadian cities, towns and villages from Vancouver to Halifax. Taxi problems are nothing but a lot of trouble to police departments and municipal councils. The government could eliminate the accusations of patronage. They could assign a toll-gate fee for each taxi, bus or car now servicing ground transportation and receive full value for your franchise.

The revenue received by the taxi industry would be spread amongst the merchants and people of Canada, thereby keeping the money in circulation.

The taxi industry will have no trouble running the airports properly when they receive the money they rightfully deserve. They are not allergic to the five, ten and twenty-dollar bills that are being doled out at this airport or any other airport.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to direct a few questions to Mr. Simpson. When was your association formed, Mr. Simpson?

[Interprétation]

Il faut trouver différents moyens de faire de l'argent. Un taxi faisant monter quatre voyageurs qui vont dans quatre directions différentes pourrait les déposer à la porte de leur domicile à raison de \$2 par voyageur. Cela s'appliquerait à n'importe quelle partie du Toronto métropolitain. Ce serait épargner du temps et de l'argent. Le client n'aurait plus à se rendre à l'hôtel Royal York pour ensuite prendre un autre taxi pour se rendre chez lui.

Il faudra prévoir un service de relations publiques. Le chauffeur professionnel reconnu par le gouvernement serait vite reconnu comme vendeur, car ayant un bon service à offrir, il aurait vraiment quelque chose à vendre.

Il faudra établir des règlements pour ces services. Le public saurait que l'industrie du taxi fournit des services en commun à partir de tous les grands centres commerciaux de la région métropolitaine vers l'aéroport.

Les règlements municipaux du Toronto métropolitain et de Mississauga sont contestables.

On convient que le gouvernement fédéral a le contrôle absolu et compétence entière sur tous les aéroports internationaux. Tous les règlements municipaux sont secondaires pour ce qui est des biens qui sont la propriété et sous la direction du gouvernement fédéral. Et le Comité ne doit pas s'en préoccuper en prenant une décision quant à savoir qui aura la prochaine concession. La compétence fédérale sur l'industrie du taxi serait bien accueillie par 99 p. 100 des villes, municipalités et villages du Canada, de Vancouver à Halifax. Les problèmes du taxi ne sont rien d'autre que beaucoup d'ennuis pour les services de police et les conseils municipaux. Le gouvernement pourrait éliminer les accusations de patronage. Il pourrait céder un droit de péage pour chaque taxi, autobus ou automobile qui, à l'heure actuelle, assure le transport au sol, et recevoir pleine valeur pour cette concession.

Les revenus de l'industrie du taxi seraient répartis parmi les commerçants et le peuple canadien, ce qui garderait ainsi l'argent en circulation.

L'industrie du taxi n'aura aucune difficulté à desservir adéquatement les aéroports lorsqu'elle aura reçu l'argent qu'elle mérite. Elle n'est vraiment pas allergique aux billets de \$5 \$10 et \$20 qui circulent dans cet aéroport, ou dans d'autres.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Simpson. Quand votre association a-t-elle été formée, monsieur Simpson?

[Text]

Mr. Simpson: In 1968, sir.

Mr. Trudel: How many members do you have in the Association?

Mr. Simpson: There are 300, sir.

Mr. Trudel: Are they drivers or owners?

Mr. Simpson: They are a combination of owner-drivers and drivers, mostly drivers.

Mr. Trudel: Mostly drivers, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: You accused the federal government of establishing a franchise system which according to you is monopolistic and contrary to the Combines Investigation Act. Are you aware that every taxi driver is also in himself a monopolistic entity? In other words, can you go out in the City of Toronto and cut fares or do you have to operate your business according to the fares established by a governing body?

Mr. Simpson: I am under the control of the Metropolitan Licensing Commission and they govern the fares of the taxicabs in Metro.

Mr. Rock: What is the difference between governing your prices and governing the prices they are charging at the airport?

Mr. Simpson: What is the difference? The difference is that the public are protected by the Metropolitan Licensing Commission. The public is not protected when a governing body or a monopolistic company, whichever way you want to put it, without opposition, raise their own fares at any time.

Mr. Rock: But they, too, have to appear in front of a board to have their rates approved in the same manner as your taxi Association has to appear in front of a board to have your rates approved.

Mr. Simpson: I see, I will go along with that.

Mr. Rock: I wanted to clear this up because there is nothing contrary to the Combines Act. This is why I wanted to clear this in front of you.

Mr. Simpson: When I said the Combines Act I was referring to the granting of licences or franchises or whatever you want to call it but I was not talking about fares and rates.

[Interpretation]

M. Simpson: En 1968, Monsieur.

M. Trudel: Combien de membres font parti de l'association?

M. Simpson: 300, monsieur.

M. Trudel: Sont-ils propriétaires ou chauffeurs?

M. Simpson: Ils sont un ensemble de chauffeurs et de propriétaires, la plupart étant des chauffeurs.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Vous avez accusé le gouvernement fédéral d'avoir établi un système de concessions qui, d'après vous, constitue un monopole et une infraction à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Savez-vous que chacun des chauffeurs de taxi se trouve aussi être lui-même une entité monopolistique? En d'autres termes, pouvez-vous aller à Toronto et réduire les tarifs, ou si vous ne devez pas plutôt respecter les tarifs établis par un corps dirigeant?

M. Simpson: Je relève de la Régie des transports métropolitains, qui dirige les affaires du taxi dans la région métropolitaine.

M. Rock: Et alors, quelle différence y a-t-il entre la réglementation de vos prix et celle des prix qu'on demande à l'aéroport?

M. Simpson: La différence? La différence, c'est que le public est protégé par la Régie des transports métropolitains. Il ne l'est pas si la Régie ou une compagnie de monopole, selon votre expression, peut, sans opposition, majorer ses propres tarifs n'importe quand.

M. Rock: Oui, mais ils doivent comparaître devant une commission afin d'obtenir l'approbation de ces tarifs, tout comme votre association de taxis doit le faire pour que la Régie approuve ses tarifs.

M. Simpson: Oui, d'accord.

M. Rock: Oui, je voulais élucider la question. Il n'y a rien de contraire à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. C'est ce que je voulais établir.

M. Simpson: En mentionnant la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, je voulais parler de l'octroi de permis ou de concession ou autres autorisations de ce genre. Je n'en parlais pas de taux ni de tarifs.

[Texte]

Mr. Rock: I think if you want to accuse government of this you must also realize that you are in a preferred position, too, because I understand from the witnesses who were here before that there is a limited number of taxis in Toronto and I cannot go tomorrow to the City Hall here and purchase a permit. There is a limit. This in itself is also a combine in a way because here if you want to think of the free enterprise system you have no competition in the rates and you also have no competition from other people who want to get into the business. So I just wanted to clear this with you.

Mr. Simpson: Well, I will tell you this.

Mr. Horner: A monopoly with 1,900 participants is different than one. I think that is the point you are disagreeing on.

Mr. Simpson: I am going along with what you said, Mr. Horner, but furthermore, as far as I am concerned they can open up the taxi licences any time because the taxis will meet their own level.

Mr. Rock: But they do not, do they? If they wanted to, you people would squawk the first.

Mr. Simpson: I am not doubting that for one minute, but it could happen.

Mr. Rock: Well, anyway I am finished, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there other questions, gentlemen? Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Mr. Chairman, I am kind of confused because you said that the federal government has a monopoly and then on the last page of your brief you want the federal government to have jurisdiction over the taxi industry. If they are no good to look after the airport why would you want them to look after the taxi industry and give them the problems that you are encountering now in the cities?

Mr. Simpson: Governing the airport is one thing. I have no quarrels with the way the government controls their franchise that they give to the airline limousine services. They can have the same sort of rules and regulations with the Metropolitan Toronto cabs or all over Canada. They can have one set of rules and regulations and who they make them out to is of no concern to me, but I would rather have everybody across Canada have one set of rules. Cab drivers would

[Interprétation]

M. Rock: Autre chose. Si vous avez des accusations à porter contre le gouvernement, vous devez aussi comprendre que vous êtes aussi dans une situation privilégiée, car, si j'ai bien compris d'après les témoins antérieurs, il y a un nombre limité de taxis à Toronto, de sorte que je ne pourrais pas, demain, aller à l'hôtel de ville et me procurer un permis. Il y a une limite. Par conséquent, cela constitue une coalition, car si l'on pense au système de libre-entreprise, il n'existe aucune concurrence dans les tarifs, pas plus qu'il y a concurrence de la part d'autres personnes qui veulent se lancer en affaires. Je voulais simplement tirer cela au clair.

M. Simpson: Je vous dirai ceci.

M. Horner: Ce monopole compte 1,900 participants. Je crois que c'est sur ce point qu'il y a désaccord.

M. Simpson: J'en conviens, monsieur Horner. De plus, à mon avis, on pourrait augmenter immédiatement le nombre de taxis, car l'industrie trouvera d'elle-même son niveau.

M. Rock: Oui, mais moins on le fait... et si on le faisait, vous seriez les premiers à vous plaindre.

M. Simpson: Je n'ai aucun doute à ce sujet.

M. Rock: J'ai fini.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Deakon.

M. Deakon: Un seul point. Je reste un peu perplexe, car vous avez dit que le gouvernement fédéral exerce un monopole et, à la dernière page, vous exprimez le vœu que le gouvernement fédéral régie l'industrie du taxi. S'il ne peut s'occuper convenablement de l'aéroport, pourquoi alors voudriez-vous qu'il s'occupe de l'industrie du taxi, vu les problèmes que l'on rencontre dans les villes?

M. Simpson: La régie de l'aéroport n'est qu'un aspect de la question. Je ne critique pas la façon dont le gouvernement contrôle la concession accordée au service de limousines. On pourra imposer les mêmes règlements, tant pour les taxis du Toronto métropolitain que pour ceux des autres régions du Canada. Il peut très bien exister une seule série de règlements, et peu m'importe qui les établit. Je préférerais qu'il existe un seul règlement, applicable à tout le monde, dans tout le pays.

[Text]

know they could do this or they could not do that. It is a lot of nonsense, tell them what they can do.

The Chairman: Are there other questions, gentlemen? No other questions? I want to thank you, Mr. Simpson.

Mr. Simpson: I have a few more things here to say.

The Chairman: This is not in your brief?

Mr. Simpson: This is for the recording.

The Chairman: Would you rather leave it with us and we will add it as an appendix to our report?

Mr. Simpson: No, I would just as soon say it myself.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, on a point of order, the brief has been completed as I understood it and there has been a question and answer period and I just do not know how we can go back to study another brief. Is that what the gentleman has there?

Mr. Horner: How long?

Mr. Portelance: Are they things which are not already in the brief, Mr. Simpson?

The Chairman: If this is something you want the Committee to know we could have it printed and added to your brief and we will discuss it. We will go over it you can rest assured.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, excuse me, if it is only a few things which are not in this brief, we should go ahead and take five minutes.

Mr. Simpson: These are questions that have been asked and I have heard you gentlemen ask them here.

Why is there such a turnover in taxi drivers?

Mr. Rock: Mr. Chairman, first of all we are supposed to ask the questions, not the witness ask us questions. We are not here on trial, you know.

Mr. Deakon: Nobody is here on trial.

Mr. Rock: The point is that we are supposed to ask the questions.

[Interpretation]

Le chauffeur de taxi saurait exactement quoi s'en tenir sur ses droits et devoirs. Dites lui à quoi il est tenu. Autrement, on arrive à une situation insensée.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Merci, monsieur Simpson.

M. Simpson: J'aurais autre chose à dire ic

Le président: Oui, mais cela ne fait pas partie de votre mémoire.

M. Simpson: Cela doit être inscrit au compte rendu.

Le président: Ne préférez-vous pas nous laisser votre texte, pour qu'il soit imprimé en annexe avec notre rapport

M. Simpson: Non, je préfère exposer moi-même la question.

M. Skoreyko: J'invoque le Règlement. S j'ai bien compris, le mémoire a été exposé; y a eu des questions et des réponses; je ne vois pas comment nous pouvons revenir pour étudier un autre mémoire. Est-ce cela le document que le témoin a en main?

M. Horner: Est-ce long?

M. Portelance: S'agit-il de choses qui ne sont pas contenues dans le mémoire, monsieur Simpson?

Le président: S'il s'agit de renseignements que vous voulez communiquer au Comité, nous pourrions faire imprimer le texte, l'ajouter à votre mémoire et nous l'étudierons, soyez-en sûr.

M. Portelance: Monsieur le président, c'est n'est qu'un petit nombre de renseignements qui ne sont pas contenus dans le mémoire, nous pourrions les entendre en l'espace de cinq minutes.

M. Simpson: Il s'agit de questions qui ont été posées par vous, messieurs. Comment se fait-il qu'il y ait un si grand roulement parmi les chauffeurs de taxis?

M. Rock: Tout d'abord, c'est à nous qu'il appartient de poser les questions, et non pas aux témoins. Nous ne sommes pas ici en procès.

M. Deakon: Personne n'est ici en procès

M. Rock: C'est à nous qu'il appartient de poser des questions.

[Texte]

An hon. Member: Let us not make an issue out of it; is this not a democracy?

Mr. Deakon: Let the Chairman decide the issue.

The Chairman: I think we will give a few minutes to the gentleman. He will say what he has to say from this paper and I think we should listen to him. Would you agree?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Simpson: Why is there such a turnover in taxi drivers? Mr. Neville of the Metropolitan Licensing Commission stated there were 10,000 taxi drivers' licences issued last year and 2500 were reissued the following year. So there are 6500 guys who found out that they never were taxi drivers anyway and that taxi driving is no bargain. I might add that at \$5 per licence 6,500 drivers' licences come to \$32,500 which looks good to the Commission.

Why are cab drivers not organized? There are too many part-time drivers, too many men using the business for their own means. The companies will not pay minimum wages. I wish the thought that they would pay union wages. I say this from my own personal findings. Air Terminal Transport drivers ask why do not cab drivers join their union. Well, it is not their union, it is the Teamsters' Union and they belong to one small local of the Teamsters. The Teamsters would take the cab driver tomorrow, but he will also tell you to go and get him because they tried long ago and had no success. They will not tell you that the majority of cab drivers are part-time drivers and they are already paying union dues to some other trade union and will not pay union dues twice. They will not tell you that, but they will tell the Air Terminal driver, "You go and get him and tell him of the advantages of being in a union."

So I refer to my statement of using the business. The unions are using the business, too. When some truck drivers go on strike, a rubber company strike, an electrical company strike, they all come running into the cab industry for extra money to keep them going with their strike pay. This keeps them away from the union offices screaming for

[Interprétation]

Une voix: N'en faisons pas une querelle. Nous vivons en démocratie.

M. Deakon: Que le président tranche la question.

Le président: Nous allons donner au témoin quelques minutes pour qu'il formule d'autres commentaires. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Simpson: Comment se fait-il qu'il y ait un si grand roulement parmi les chauffeurs de taxis? M. Neville, de la Régie métropolitaine, a dit qu'on a délivré 9,000 permis, l'an dernier et que 2,500 ont été renouvelés l'année suivante. En d'autres termes, il y a 6,500 conducteurs qui ont appris qu'ils n'avaient jamais été chauffeurs de taxi. De toute façon, le métier de chauffeur de taxi n'est pas une occupation avantageuse. Je pourrais ajouter que 6,500 permis, à raison de \$5 par permis, rapportent \$32,500, chiffre que la Régie juge excellent.

Pourquoi les chauffeurs de taxi ne sont-ils pas constitués en association ou en syndicat? Il y a trop de chauffeurs à temps partiel, trop de personnes qui se servent de l'industrie du taxi à leurs propres fins. Les compagnies ne veulent pas payer le salaire minimum; elles veulent encore moins payer un salaire syndical. Je me base, en disant cela, sur mes propres conclusions. Les chauffeurs de la compagnie Air Terminal Transport demandent pourquoi les chauffeurs de taxi ne se joignent pas à leur syndicat. Bien, ce n'est pas leur syndicat, c'est le syndicat des rouliers et ils appartiennent tous à une petite section locale de Kingston. Les rouliers accepteraient les chauffeurs de taxis dès demain, mais ils vous diraient d'aller les chercher, car ils ont essayé en vain de la faire, eux-mêmes, il y a longtemps. Ils ne vous diront pas que la plupart des chauffeurs de taxi travaillent à temps partiel et qui, payant déjà des cotisations à d'autres syndicats, n'entendent pas payer double taxation syndicale. Ils ne vous diront pas cela. Ils vous diront plutôt aux chauffeurs de compagnie la Air Terminal d'aller rencontrer les conducteurs de taxis et de leur montrer les avantages découlant de l'appartenance à un syndicat.

Pour en venir à ma déclaration, messieurs, le syndicat abuse aussi de l'industrie, car lorsque des camionneurs font la grève, lorsque les électriciens ou les plombiers font la grève, ils se mettent tous à faire du taxi, afin d'obtenir le supplément d'argent dont ils ont besoin pour faire la grève, tout en touchant leur indemnité de grévistes. Pendant ce temps-là,

[Text]

more money while the union is trying to get them a better contract. Mind you, these are all good union men, but they are not concerned about the taxi man and this is why he is not organized.

Our Chairman, Mr. Pit Lessard, a Liberal from LaSalle, Quebec, asked the following question on Tuesday, February 10, at this meeting. Why did the Metropolitan Licensing Commission, the Metropolitan Toronto Council, or some people from Toronto, not send a brief to this Committee on this issue, as the City of Montreal did?

The Metropolitan Licensing Commission and the City Council have a pretty good thing going for them and they are making a great deal of money out of the taxi industry. I do not know what those figures are to date but I know it was publicly stated a couple of years ago that they gave the Metropolitan Toronto Council over \$1 million from one year's operation after all expenses were paid. So, with this kind of a money-making ship going for them it would be rather silly to rock the boat. If the taxi cab industry does get one of the franchises which are granted for the airport it will mean more money to the cab drivers, and money means organization and organization means trouble for them. Why get involved at all? So, their attitude could be that they will sit back and see which way the ball bounces and cross their bridges when they come to them.

You see, gentlemen, the taxi industry in Metropolitan Toronto is a political plum. This could be one of the reasons they did not appear before you and your steering committee, Mr. Chairman.

The Licensing Commission is a big money-making corporation. If they lost the cab industry they would become a liability to the Metropolitan Toronto Council and the taxpayers would get after them and the Commission would be dissolved at the next Metropolitan Toronto Council meeting if the taxpayers were asked to support it. In the last five years they have lost licensing power over driving schools, electricians and plumbers, and they could lose the power over licensing cabs. They should lose the power over licensing cabs and the Metropolitan Toronto Council should give the power of licensing to a metropolitan Toronto taxicab commission which has some taximen on the board. Why do they not put every other industry under as power-

[Interpretation]

ils n'importent pas les bureaux du syndicat alors que les représentants syndicaux essaient de négocier un meilleur contrat. Certes, ce sont tous de braves gens, ces représentants mais ils se soucient assez peu des besoins des chauffeurs de taxi; c'est pourquoi les chauffeurs de taxi n'ont pas d'organisation convenable.

Au cours de cette réunion, le mardi 10 février, notre président, M. Pit Lessard, député libéral de La Salle (Québec), a posé la question suivante: Pourquoi la Régie de transports métropolitains de Toronto ou un autre organisme de cette ville n'a-t-il pas envoyé un mémoire au Comité à ce sujet comme l'a fait la ville de Montréal?

La Régie et le Conseil municipal ont une excellente affaire en main en ce moment; ils touchent beaucoup d'argent, grâce à cette industrie du taxi. J'ignore les statistiques actuelles, mais je sais qu'on a déclaré publiquement, il y a quelques années, qu'un montant de plus de un million de dollars a été versé au Conseil municipal par la Régie pour une année d'exploitation, toutes dépenses payées.

Quand on dispose d'une telle mine d'or, on n'a pas envie d'en déranger le fonctionnement. Si l'industrie du taxi obtenait l'une des concessions qui ont été accordées à la compagnie desservant l'aéroport, cela augmenterait le revenu des chauffeurs de taxi, permettrait d'améliorer l'organisation et finirait par causer des ennuis. On refuse donc de s'en préoccuper? On préfère ne rien faire et attendre, pour voir comment les choses se passeront, se disant qu'on prendra le parti voulu au moment opportun.

Vous voyez, messieurs, l'industrie du taxi de Toronto métropolitain constitue une sale politique. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles ses dirigeants n'ont pas voulu comparaître devant votre Comité, monsieur le président.

Cette commission est une grosse corporation, une organisation des plus lucratives. En perdant l'industrie du taxi, elle deviendrait une masse passive pour le Conseil municipal de Toronto métropolitain; les contribuables s'en prendraient alors au Conseil et la Régie serait dissoute à la première assemblée du Conseil si l'on demandait aux contribuables de l'acquiescer. Au cours des cinq dernières années, la Régie a perdu le pouvoir de délivrer des permis aux écoles de conduite, aux électriciens et aux plombiers, et elle pourrait perdre le pouvoir pour ce qui est des taxis. Elle devrait perdre en ce qui concerne les taxis; le Conseil métropolitain de Toronto devrait donner le pouvoir de délivrance des permis à la Régie de taxis du Toronto métropolitain.

[Texte]

il a commission as they have done in the case of the taxis? I suggest that you ask the Metropolitan Licensing Commission how much money they reap from the taxi industry in fines, licence fees and administration fees in comparison to what they get from other channels of licensing and policing. We will give them a real good job to handle. Let them go and police and licence the merchandising business run by The T. Eaton company and the Robert Simpson Company, or they can try out the food industry. Go and try to police and license Loblaw's Groceries Co. Limited and The Great Atlantic and Pacific Tea Company in the same manner.

Mr. Deakon: On a point of order, Mr. Chairman. With all due respect to the witness, I cannot see that one bit of this evidence will give us any assistance in arriving at a decision about ground transportation to and from the Toronto airport.

Mr. Simpson: You cannot?

Mr. Deakon: No.

Mr. Simpson: I will tell you something. We would like to run the cab industry the way we want to, and the way that Mr. Sadoff would like to and the way that the people at Diamond and Metro would like to—I can tell you we have the best cabmen in the world and the reason we cannot do it is because the Metropolitan Licensing Commission have too much power even over our associations, never mind our drivers.

Mr. Deakon: We have no control over the Licensing Commission.

Mr. Simpson: I know, but you are getting formed.

Mr. Deakon: We are informed now. You have mentioned it to us.

Mr. Simpson: All right. Do you mind if I finish? You are not going anywhere, are you?

Mr. Deakon: I understand that someone else wants to speak.

Mr. Simpson: That is fine. That is fine. In the meantime, as I say, I have been waiting a few days myself.

Mr. Deakon: I do not want to argue with you. Carry on.

Mr. Simpson: I know. How are you going to win?

[Interprétation]

compteraient des chauffeurs de taxis parmi ses membres. Pourquoi ne soumet-on pas les autres industries à la compétence d'une commission aussi puissante que celle qui régit les taxis? Il faudrait demander à la Régie des transports métropolitains de prélever le chiffre d'affaires qu'elle a réalisé, grâce à l'industrie du taxi, par la délivrance de permis, la perception des amendes et des frais d'administration, par rapport à ce qu'elle obtient des autres modes de délivrance de permis et de contrôle. Ce serait tout un travail à faire. Qu'elle aille policer et réglementer la vente et les ventes faites par la maison T. Eaton et la maison Robert Simpson, ou même l'industrie des produits alimentaires. Qu'elle aille policer et réglementer la maison Loblaw's ou la *Great Atlantic and Pacific Tea Company* de cette même manière.

M. Deakon: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, avec tout le respect que je dois au témoin, je ne vois pas pourquoi on nous donne ces témoignages, car cela ne nous aide pas du tout à résoudre le problème du transport au sol entre Toronto et l'aéroport.

M. Simpson: Vous ne voyez pas le rapport?

M. Deakon: Non.

M. Simpson: Écoutez, nous aimerions que l'industrie du taxi soit régie comme nous l'entendons et comme le voudraient M. Sadoff et les membres des compagnies Diamond et Metro. À mon avis, nous avons les meilleurs chauffeurs de taxi au monde. Si nous ne pouvons y arriver, c'est que la Régie des transports métropolitains a trop de pouvoirs, même pour ce qui est de nos associations, sans tenir compte de nos chauffeurs.

M. Deakon: Nous n'avons aucun contrôle sur la délivrance des permis.

M. Simpson: D'accord, mais on vous renseigne.

M. Deakon: Nous sommes renseignés en ce moment, parce que vous nous avez éclairés.

M. Simpson: Parfait. Vous permettez que je termine? Vous n'allez nulle part, n'est-ce pas?

M. Deakon: Peut-être quelqu'un d'autre veut-il parler

M. Simpson: Bon, je veux bien, mais, comme je dis, j'ai moi-même attendu mon tour pendant quelques jours.

M. Deakon: Alors, poursuivez. Je n'ai pas envie de discuter.

M. Simpson: Je sais. Comment voulez-vous gagner

[Text]

Mr. Deakon: I could win but not by talking to you right now.

Mr. Simpson: You cannot win, Mr. Deakon, because you are playing ball in my back yard.

The Chairman: Order. I think we are losing an awful lot of time. Go ahead. I do not want to prevent you from speaking, but our terms of reference are that we are here to study ground transportation and most of our time has been spent on taxi problems.

Mr. Simpson: You have gone through all these by-laws, and everything, with everybody else. Why can you not go through them with me? You did not pick up any of the rest.

Some hon. Members: Carry on.

Mr. Horner: We are all very patient. Go ahead.

Mr. Simpson: Give the taxi industry a rest. We in the taxi industry are able to run our business as well as other industries are able to run theirs. The image of the taxi industry could change if ideals such as mine and Mr. Al Sadoff's of the Diamond Taxicab Association (Toronto) Ltd. were permitted to filter through the industry.

Our fleet owners must pay \$5,000—this is a lot of money—for each issued additional taxi licence they receive from the Commission. They know this is unjustified but they are afraid of the power of the Licensing Commission. If the fleet owners were unified they could run their own industry. The taxi industry in Metropolitan Toronto alone is doing between \$75 million and \$85 million worth of business a year and I know we could do half as much again if we were permitted to run it properly.

I do not have any figures on what the revenue would be on a national basis but whatever the figure is, it could certainly be raised, thus increasing employment in Canada and in particular raising the standards of the taxi industry under the control of a national taxi committee with one set of regulations for all. The users of the taxi industry do not involve one municipality or one province. It is a federal matter in our particular case, even though they exist all over the world. Even members of the House of Commons are fed up with waiting around the arrival platform at our international airports for service that they and the public cannot receive because of the monopoly that exists.

[Interpretation]

M. Deakon: Je pourrais gagner, mais non en discutant ici avec vous.

M. Simpson: Vous ne pouvez gagner, monsieur Deakon, vous n'avez pas les arguments nécessaires.

Le président: A l'ordre. Je pense que nous perdons beaucoup trop de temps. Je ne veux pas vous enlever le droit de parole, mais notre mandat, ici, est très précis. Nous voulons étudier la question du transport au sol ou, le plus clair de notre temps a été consacré aux problèmes des taxis.

M. Simpson: Vous avez étudié la question des règlements avec tous les autres; pourquoi ne pas le faire avec moi? Vous n'avez abordé aucune des autres questions.

Des voix: Continuez.

M. Horner: Nous sommes tous très patients. Continuez.

M. Simpson: On pourrait mettre de côté la question des taxis. Les gens de cette industrie peuvent fort bien s'occuper eux-mêmes de leurs propres affaires, comme le font les autres industries. On pourrait améliorer la réputation de l'industrie du taxi si l'on voulait y laisser pénétrer des idées comme celle de M. Sadoff, de l'Association des taxis Diamond de Toronto, ou moi-même proposons: Nos propriétaires de parcs de voitures doivent payer \$5,000, somme considérable, pour chacun des nouveaux permis de taxi délivrés par la Commission. Les chauffeurs de taxis savent que ce montant n'est pas justifié, mais ils redoutent les pouvoirs de la Commission métropolitaine qui délivre le permis. Si les propriétaires des parcs de voitures étaient unis, ils pourraient diriger eux-mêmes leur industrie. Dans la seule région du Toronto métropolitain, l'industrie du taxi fait un revenu de 75 à 85 millions de dollars par année.

Nous pourrions gagner sans doute la moitié plus, si l'on nous permettait d'administrer nos affaires de façon appropriée. Je n'ai pas de chiffre sur le revenu à l'échelle nationale mais quel que soit ce chiffre, on pourrait sûrement l'augmenter et améliorer ainsi la situation de l'emploi au Canada, en relevant du même coup, les normes de l'industrie du taxi, qui relèverait d'un Comité national de taxis imposant pour tous un ensemble unique de règlements.

Les usagers des taxis ne mettent pas en cause une seule municipalité ou une seule province, car il y a là, dans notre cas, une question d'envergure fédérale, même s'il existe des taxis dans le monde entier.

[Texte]

Regarding buses taking 60 to 70 people at one time to designated terminals, namely, the Royal York, for a fee of \$1.75, 12 cabs with four passengers each would have 50 of those passengers half way home, while the air line transport is still loading up on the platform.

A driver should be able to ask people their destinations and make a deal for a cab load going in the same direction, which will keep people dry if it is raining and keep them warm if it is cold and, above all, save them time when there is a shortage of cabs.

It is a must that the taxi industry be consulted in regard to any land transport ideas and changes in the future.

The taxi industry could have taxi tours for people visiting Canada. I have had travel agents tell me that they get requests from visitors for taxi tours to Niagara Falls and they have to turn them down.

Mr. Deakon: Mr. Chairman, on a point of order, this fact of tourists wanting to travel by taxi, has no reference to our Committee at this particular time, with all due respect. I do not think it is going to enhance our deliberations in making a decision on this matter.

Mr. Simpson: I cannot see why it would not. People have got to get...

Mr. Deakon: I will take you on a tour around Niagara Falls driving myself.

Mr. Simpson: I have been. I have been driving long before you, Mr. Deakon.

The management of the taxi companies do not represent the taxi industry and their opinions should be secondary to those of the man who represents the taxi industry, and that is the man behind the steering wheel. Dress him up and train him and give him some incentive and more ways of making money. This could be done by a national taxi committee. A friend of mine had occasion to be at the Inn on the Park when seven passengers going to the airport had ordered two airline nousine cars but only one car showed up. The driver for the air terminal took five pas-

[Interprétation]

Même les députés en ont assez d'attendre, sur les quais de nos aéroports internationaux, un service que ni eux ni le public ne peuvent recevoir, en raison du monopole qui existe.

Maintenant, en ce qui concerne les autobus qui prennent, en une seule course, de 60 à 70 voyageurs à destination fixe, comme le *Royal York*, au prix de \$1.75 par personne, 12 taxis prenant quatre personnes chacun pourraient amener 50 voyageurs à mi-distance de la maison, pendant que les véhicules des sociétés de transport aérien seraient encore à embarquer les voyageurs qui attendent sur les quais.

Les chauffeurs devraient pouvoir demander la destination des voyageurs et les grouper dans les voitures selon les divers trajets à parcourir; ainsi les gens resteraient au chaud et au sec, et surtout ils épargneraient du temps quand il y a insuffisance de taxis.

Il importe donc de consulter l'industrie du taxi pour ce qui est du transport au sol et des changements à y apporter à l'avenir.

L'industrie du taxi pourrait organiser des tournées à l'intention des personnes en visite au Canada. Il y a des directeurs d'agences de voyage qui me disent que les étrangers demandent des tournées en taxi permettant de se rendre à Niagara Falls, désir que ces agences ne peuvent satisfaire.

M. Deakon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le fait que certains touristes veulent faire des tournées en taxi n'a aucun rapport à voir avec le mandat du Comité, en ce moment. Avec tout le respect que je vous dois, je ne crois pas que cela va vraiment nous éclairer pour en arriver à une décision à ce sujet.

M. Simpson: Je ne vois pas pourquoi pas. Les gens doivent pouvoir se déplacer...

M. Deakon: Je prendrai le volant et vous amènerai moi-même en tournée à Niagara Falls.

M. Simpson: J'y suis allé. Je conduisais une voiture bien avant vous, monsieur Deakon.

La direction des compagnies de taxis ne représente pas vraiment l'industrie du taxi. Son avis doit être secondaire par rapport à celui du représentant de l'industrie du taxi, à savoir l'homme qui se trouve au volant. Revêtez-le d'un beau costume, donnez-lui une bonne formation et encouragez-le à bien travailler, lui suggérant d'autres moyens d'augmenter ses revenus. On pourrait confier cette tâche à un Comité national du taxi.

Un de mes amis, qui est allé à l'*Inn on the Park*, a eu l'occasion de prendre 7 voyageurs qui se trouvaient là et de les conduire à l'aé-

[Text]

sengers at \$3.50 a head, for \$17.50, and my friend took two at \$3.50 a head, for \$7. There were two cars going from A to B, bumper to bumper, one for \$17.50 and the other for \$7.

Half the time is wasted at the airports because people paying their fares after sitting in a cab for half an hour get out on the platform and then pull out their money to pay. If it is a flat rate they could have had it paid any time during the trip, and if it is on a meter, the meter will turn off his radio as he approaches the airport entrance and he could collect his fare. This would save thousands of valuable hours and relieve the congestion at the airport much faster.

Help unify the cab industry, gentlemen, and you will help unify Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Simpson. Is Mr. R. G. Bell here? Mrs. McLurg?

This is the end of our inquiry here in Toronto. I would like to thank the members and those who presented briefs.

Mr. Howe: Mr. Chairman, on behalf of the Committee I think we should thank the Chairman for the way he co-operated in every respect with the people who have appeared and the Committee members, and the staff for their wonderful service.

The Chairman: Thank you. Would it be agreeable to the members if we left Toronto an hour earlier tomorrow morning to visit the airport before our flight departure? We would leave the hotel at nine o'clock tomorrow morning. Please have your bags ready and be downstairs for nine o'clock.

We have received perhaps three or four letters from people who could not appear and I would like to move that they be appended to our report. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

report. Ces voyageurs avaient commandé deux limousines des sociétés de transport aérien, mais une seule limousine s'est présentée. Le chauffeur qui se rendait à l'aéroport a pris 5 voyageurs à \$3.50 chacun, recevant en tout \$17.50, et mon ami en a pris deux à \$3.50 touchant donc \$7. Il y avait donc deux voitures qui se rendaient du point A au point B, à pare-choc à pare-choc, l'une pour \$17.50, l'autre pour \$7.

Nous perdons la moitié du temps que nous passons à l'aéroport, parce que les gens s'attardent une demi-heure dans un taxi avant de se rendre au quai et de payer leur passage. S'il s'agissait d'un taux fixe, les voyageurs pourraient payer leur passage au cours de leur déplacement. Et s'il s'agit d'un taximètre, on pourrait fermer le taximètre à l'entrée de l'aéroport et percevoir le prix de la course. On pourrait épargner beaucoup de temps, de temps précieux et alléger sensiblement la congestion à l'aéroport.

Allons, messieurs, en unifiant l'industrie du taxi, on aiderait à unifier le Canada.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Simpson. M. R. J. Bell est-il ici? Madame McLurg?

Nous voici donc à la fin de notre enquête à Toronto.

Je désire remercier tous les membres et tous les témoins qui sont venus ici aujourd'hui nous présenter des mémoires.

M. Howe: Au nom du Comité, nous voulons remercier le président pour la collaboration qu'il a fournie avec les témoins, ainsi que le personnel qui nous a si bien servis.

Le président: Cela conviendrait-il à tous les membres que nous quittions Toronto une heure plus tôt demain matin, pour que nous ayons l'occasion de visiter l'aéroport avant d'y prendre l'avion? Nous quitterions l'hôtel à 9 heures, demain matin. Donc, soyez prêts, avec vos bagages, demain matin, à 9 h.

Nous avons reçu trois ou quatre lettres de personnes qui voulaient comparaître ici et qui n'ont pu se rendre. Ces lettres seront donc annexées au compte rendu. Convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée à l'appel du président.

APPENDIX "K"

PRELIMINARY MEMORANDUM

To

The Chairman and to the Members of the
Standing Committee of the House of
Commons on Transportation and
Communication
On Behalf of
The Airport Ground Transportation
Association of Canada

February 2, 1970

Montreal, Que., February 2, 1970

To the Chairman and to the
Members of the Standing Committee
of the House of Commons on
Transportation and Communication.

Gentlemen:

We are pleased to submit herewith suggestions and recommendations which are, in the opinion of the majority of the membership of the Airport Ground Transportation Association of Canada of a nature not only to improve airport ground transportation services generally, but at the same time adopt new procedures which will be beneficial to all operators of airport passenger services in Canada, the general public travelling by air, the airlines and the Provincial and Federal Governments' regulatory authorities.

Many of the rules and regulations enacted by the Department of Transport and/or the Federal Government over 30 years ago are seriously outdated and it is timely that a complete review of all phases of these airport passenger services be reviewed and updated to meet current and future requirements of all interested parties.

Of paramount importance is the adoption of standards which will better serve the passengers of the airlines and those requiring ground transportation services.

As of this date, there are 74 companies in Canada who furnish passenger services to airports.

At the initial meeting of the Association held in Ottawa on January 15th and 16th, 1970 we present operators from the Province of Newfoundland to British Columbia. From

APPENDICE «K»

MÉMOIRE PRÉLIMINAIRE

Adressé

au Président et aux Membres du Comité
Permanent
de la Chambre des Communes pour
l'enquête sur le Transport et
les Communications
par
L'Association Canadienne des Transports
terrestres aux aéroports

Le 2 février 1970

Montréal (Québec), le 2 février 1970

Destinataire:

Le Président et les Membres
du Comité Permanent de la
Chambre des Communes sur
les Transports et Communications

Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous soumettre par la présente des suggestions et recommandations qui, de l'avis de la majorité des membres de l'Association Canadienne des Transports terrestres aux aéroports sont de nature à améliorer les services de transport terrestre dans les aéroports d'une façon générale, mais qui visent en même temps à adopter de nouvelles procédures qui seront profitables à toutes les compagnies intéressées aux services offerts aux passagers dans les aéroports Canadiens, au grand public voyageant par avion, aux lignes aériennes et aux autorités fédérales et provinciales.

La plupart des règlements que le Ministère des Transports ou le Gouvernement fédéral a décrétés il y a plus de 30 ans ne sont absolument plus à jour; le moment est maintenant venu de réviser totalement tous les aspects de ces services aux passagers des aéroports et de les remettre à jour afin de répondre aux exigences actuelles et futures de toutes les parties intéressées.

L'adoption de normes destinées à mieux servir les passagers des lignes aériennes ainsi que ceux qui demandent des services de transport terrestre est d'une importance capitale.

Aujourd'hui 74 compagnies fournissent dans les aéroports canadiens des services aux passagers.

A la première réunion de l'Association, tenue à Ottawa les 15 et 16 janvier 1970, participaient des compagnies en provenance de chacune des provinces. Des représentants de

smaller centres in Canada were representatives from Sept-Îles, Que. and Sault Ste-Marie, Kirkland Lake and Timmins, Ont. Representatives came from such cities as Halifax, Fredericton, Montreal, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Edmonton, Calgary and Vancouver.

All Association members have had an opportunity to participate in the compilation of this brief.

Mr. C. S. Booth, for many years was Assistant Deputy Minister of Transport, and he has kindly consented to act as Counsellor for this Association, but owing to the fact that he had to attend some important meetings in London, England, we were unable to have his participation in the preparation of this initial memorandum. However, subsequent to his return, we trust we will have an opportunity to present an appendix to this brief.

The membership of this Association comprises individuals and companies who have been identified with this industry for a great many years, and it can be stated without contradiction that the collective experience of this membership in this specialized form of transportation comprises hundreds of years of continuous employment, many of the members having been identified with these services for 10, 20 and more than 30 years.

This brief expresses appreciation for the timely opportunity granted the Association by the Chairman and members of this important Committee who are investigating airport transportation facilities by holding hearings in the major centres in Canada.

The investment of the members of this Association represents millions of dollars in automobiles, metered taxicabs, limousines, ambulances, motor coaches of various capacities, service trucks and the necessary plants and equipment to maintain these fleets in proper order.

Department of Transport Concession Fees:

It is suggested that it is timely that the Department of Transport refrain from classifying ground transportation passenger services as a "concession" due to the fact that there is a vast difference between what constitutes "ground transportation passenger services" and a so called "concession" within a terminal building proper, such as news stands, duty free liquor stores, passenger insurance offices, barber shop, restaurant and cafeterias.

All of these so called concessions are exclusive and only one of each is permitted in a given terminal. Actually they come under the

localités moins importantes telles que Sept-Îles (Québec) et Sault-Sainte-Marie (Ontario), Kirkland Lake et Timmins (Ontario), ainsi que des grandes villes comme Halifax, Fredericton, Montréal, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver étaient présents.

Tous les membres de l'Association ont eu l'occasion de participer à la préparation de ce dossier.

M. C. S. Booth, Député adjoint au Ministère des Transports pendant de nombreuses années, a aimablement consenti à remplir les fonctions de conseiller de cette Association mais étant donné qu'il a dû assister à d'importantes réunions à Londres, en Angleterre, nous nous voyons privés de sa participation. Toutefois, nous sommes persuadés que, de son retour, nous pourrions ajouter un appendice à cet exposé.

Les membres de cette Association comprennent des particuliers et des compagnies intéressés dans ce commerce depuis bon nombre d'années et on peut dire sans erreur que l'expérience totale de cette affiliation dans le domaine du transport se chiffre à des centaines d'années d'emploi continu. Certains membres sont dans cette branche depuis 10, 20 ou même 30 ans ou plus.

L'Association voudrait ici témoigner sa reconnaissance au président et aux membres de cet important comité pour la tâche qu'elle s'est vu confier, alors que ce Comité étudie le transport des passagers des aéroports par des audiences publiques dans les principales villes du pays.

L'investissement des membres de cette Association représente des millions de dollars en automobiles, taxis, limousines, ambulances, autobus de différentes tailles, camions de service, de même qu'en bâtiments et équipements destinés à l'entretien de ce parc.

Droits de concession imposés par le ministère des Transports:

Nous recommandons que le Ministère des Transports cesse de considérer les services de transport terrestre offerts aux passagers comme une «concession», étant donné qu'il y a une énorme différence entre ce qui constitue les «services de transport terrestre aux passagers» et une «concession» au sens propre du mot, telle que kiosques à journaux, magasins de liqueurs en franchise, bureaux d'assurance pour passagers, salons de coiffure pour hommes, restaurants et cafétérias dans les terminus.

Toutes ces concessions sont exclusives et éliminent toute concurrence dans un terminal. En fait elles sont considérées comme des

heading of a "Monopoly". They enjoy exclusive rights to cater to the travelling public within the air terminal building proper and are not subject to any competition from outside interests.

Unlike the concessions referred to which are located within the terminal building proper, the ground transportation companies have been in the past looked upon as concessionaires. It must be appreciated that there is considerable difference in the functions of these types of businesses.

Airport concessions operate under a fixed lease for a given period of time. Of course, it is ethical and proper that these concessions be given to those persons offering the Department a rental price consistent with the quality of service demanded.

However, should these concessionaires terminate their lease, they of course have ample notice in which to dispose of all of their inventory and assets, and it is reasonable to assume that this can be accomplished without any monetary loss. It is for this reason that we strongly recommend that ground transportation companies be looked upon as service organizations comparable to other services which are provided for the general public travelling by air.

There are several other types of businesses which operate on airport property and who do not pay a concession fee although they benefit directly or indirectly from revenue obtained, such as the passenger baggage porter service, gasoline companies who refuel and service aircraft, trucking companies who pick up freight and air express and trucking companies who deliver lost and delayed freight.

Ground transportation companies are not so favored and have to compete with several forms of passenger transportation such as the U-drive automobile, the taxicab which is called by a passenger for his personal needs and with whom he might have a charge account. Also competitive bus services which are permitted to come to the terminal and pick up groups of special passengers, and of course the private automobile which moves the majority of passengers to and from airports throughout Canada.

It is therefore timely, and we respectfully request that the authority to operate passenger services by common carrier be licensed by the Canadian Transport Commission, or a Crown Corporation. If the present Act does not bestow the desired authority to the Canadian Transport Commission, then an amendment should be made permitting jurisdiction over the designated carriers responsible for furnishing continuous daily services

«Monopoles». Les concessionnaires ont le droit exclusif de servir le public voyageur dans le terminus et ils ne peuvent être l'objet d'une concurrence provenant de l'extérieur.

Les compagnies de transport terrestre ont été à tort considérées comme des concessionnaires au même titre que les compagnies précédemment mentionnées autorisées à exercer leur commerce dans les terminus. Une énorme différence sépare pourtant ces deux «concessions».

Les concessions dans les aéroports sont régies par un bail fixé pour une durée donnée. Il convient donc que les bénéficiaires soient des personnes qui offrirait au Ministère un loyer en rapport avec la qualité et le service exigés.

Si toutefois ces concessionnaires décidaient de mettre un terme à leur bail, on leur donne naturellement un avis préalable pour écouler leur stock et leur avoir et on peut raisonnablement supposer que tout cela peut se faire sans perte monétaire. C'est pour cette raison que nous insistons pour que l'on considère les compagnies de transport terrestre comme des organisations de service comparables aux autres services offerts au grand public voyageant par avion.

Les aéroports sont le terrain d'opérations de plusieurs autres entreprises qui en tirent directement ou indirectement leurs profits, sans pour autant payer des droits de concession. C'est le cas des services de porteurs de bagages, de compagnies d'essence qui approvisionnent les appareils, des camionneurs qui prennent livraison des colis aériens et ceux qui livrent les bagages perdus ou retardés.

Les compagnies de transport terrestre ne sont pas tellement favorisées et doivent se mesurer à plusieurs formes de transport pour passagers. Ces concurrents sont l'automobile louée, le taxi qu'un passager préférera appeler pour des raisons personnelles ou parce qu'il a un compte avec cette compagnie, les services d'autobus qui ont le droit de pénétrer dans le terminus et de prendre certains groupes de passagers et, bien sûr, la voiture privée qui amène et prend la majorité des voyageurs au Canada.

Nous croyons opportun que la Commission Canadienne des Transports ou une Compagnie de la Couronne donne un permis pour qu'un transporteur en commun puisse offrir des services aux passagers. C'est aussi ce que respectueusement nous vous demandons. Si la loi actuelle n'accorde pas à la Commission Canadienne des Transports l'autorité souhaitée, il faudrait alors qu'un amendement soit adopté permettant la régie de tous les transporteurs

for passengers arriving at all Canadian air terminals.

Up to the present time, the Department of Transport has issued licences to carriers for various duration of time. We believe that it is their intention, at the expiration of the so called licences to call for tenders for such services.

Payments to the Department of Transport:

Up to the present time the Department of Transport has been receiving payments from the carriers on a variety of bases. There does not appear to be any uniform plan or policy in regard to the compensation which has been paid the Department of Transport. Some members pay nothing, others pay a monthly fee and others again pay a fixed amount per annum, and there is a multiplicity of others whose payments to the Department vary from 5% to 10% of their gross business.

In connection with the percentage payments, we believe that in some instances the operator pays on the total gross business of the scheduled bus service operating between the airport and the City. This is really the exclusive part of the ground transportation service.

However, when it comes to the competitive part of the service by taxi, special car or limousine, in some instances we believe the operator only pays on the gross volume of business which is developed within the airport proper and destined to outside points. Payments may or may not be made on the movements of passengers from municipalities to the airport owing to the fact that these movements cannot be considered as being controlled by the Department of Transport, similar to the control which they exercise when the traffic originates within the airport proper.

In other words, in connection with the sedan, limousine and meter-taxi services from the airport, we believe that the Department of Transport considers this traffic as being developed within a "captive market".

We believe that the Department of Transport should continue to maintain all the roadways and parking facilities, etc., etc., so that the operators may have easy access to the terminal exits. We believe that some fair compensation should be paid by each and every operator to the Department of Transport for this exclusive privilege and it should be looked upon as a rental payment.

At this time we are not prepared to submit a formula which we believe would be suitable and equitable to all concerned, but we have in mind and suggest that this Association be given an opportunity to submit a subsequent

offrant des services quotidiens aux passagers arrivant aux aéroports canadiens.

Jusqu'à maintenant, le Ministère des Transports a émis des licences à des transporteurs pour des durées variées. Il est de notre avis qu'à l'expiration de ces permis, le Ministère lancera un appel d'offres pour ces services.

Versements au ministère des Transports:

Jusqu'à présent, les transporteurs ont effectué leurs versements au Ministère des Transports d'après des critères différents. Il ne semble pas y avoir un système ou une politique uniforme en ce qui concerne les droits dus au Ministère des Transports. Certains membres ne paient rien, d'autres paient sur une base mensuelle, d'autres encore versent un montant annuel fixe. Il faut aussi ajouter un tas d'autres qui remettent au Ministère 5 à 10% de leur chiffre d'affaires.

A propos de ces paiements en pourcentage, nous pensons que dans certains cas la compagnie paie d'après le chiffre d'affaires total du service régulier d'autobus reliant l'aéroport à la ville. Ceci appartient en exclusivité au service de transport terrestre.

Cependant, quand on en arrive à l'aspect compétitif du service par taxi, voiture spéciale ou limousine, nous croyons que dans certains cas la compagnie ne paie que d'après le chiffre d'affaires réalisé venant de l'aéroport proprement dit et destiné à des sites extérieurs. Il est difficile de dire si les paiements sont basés sur les mouvements des passagers venant des municipalités car ces déplacements ne peuvent être considérés comme échéant sous le contrôle du Ministère des Transports alors que ce dernier peut exercer un contrôle sur la circulation venant de l'aéroport proprement dit.

En d'autres termes, en ce qui concerne les services de voiture, limousine et taxi en provenance de l'aéroport, nous croyons que le Ministère des Transports considère ce mouvement comme évoluant à l'intérieur d'un «marché fermé».

Nous croyons que le Ministère des Transports devrait continuer à entretenir toutes les routes et tous les terrains de stationnement de façon à ce que les compagnies aient un accès facile aux sorties des terminus. Nous estimons que chaque compagnie devrait payer au Ministère des Transports un droit équitable, qui sera considéré comme une redevance, pour ce privilège d'exclusivité.

Pour le moment nous ne sommes pas à même de soumettre une formule que nous estimons valable et équitable pour tous ceux qui sont touchés, mais nous aimerions qu'on donne à cette Association une chance de sou-

memorandum which will deal with this particular phase of the contractual arrangements.

We would like to see a uniform policy adopted throughout Canada. It is our opinion that it is possible to adopt measures which will eliminate any discrimination and arrive at a rental fee which the carriers can afford to bear.

We might suggest, for the purpose of further deliberations by this Committee that a fair percentage of the gross business at an airport be the determining factor. However, in reviewing this phase of our operations, we would like to feel that this so called "fee" for the use of the airport facilities would be monthly. It could be stipulated that at the end of the year an operator could expect a net return on his gross business of approximately 10 per cent and if the profit was less than this amount, then the Department of Transport would make an adjustment that would enable the operator in question to show a net profit that is fair and reasonable.

We claim that the Department of Transport should obtain a fee from all other bus and metered-taxicab operators who are developing and picking up payloads within the airport, and this Association would be pleased to cooperate with the Department of Transport in setting up an appropriate system.

Airlines Passenger Count:

It would materially assist the ground transportation companies in furnishing sufficient seat space over and above that normally required if the Airlines would, prior to the arrival of an aircraft, indicate how many passengers have expressed a wish for ground transportation service, either by bus or by special vehicle.

It would appear to many of the members, following extensive travel by air, that the cabin crews on the planes have sufficient time to obtain this information from the passengers, specially as it applies to the long domestic as well as to the transatlantic flights.

It has been noticed on short flights, such as between New York and Montreal, where the crew has ample time to serve beverages and sandwiches, explain the use of oxygen equipment and assist passengers in making out of Customs forms, that it would be very easy to obtain the information and have the Captain, who is constantly in touch by Company radio with the home base, state how many passengers require bus transportation and how many require special cars—for instance—"Flight 707—5 buses and 10 sedans".

mettre un autre mémoire qui traiterai de cet aspect particulier des arrangements contractuels.

Nous souhaiterions qu'une politique uniforme soit adoptée dans tout le Canada. A notre avis, il est possible d'adopter des mesures visant à éliminer toute discrimination et à arriver à un droit de location que les transporteurs peuvent se permettre de supporter.

Nous suggérerions, en vue de prochaines délibérations par ce Comité, que le facteur déterminant soit un pourcentage raisonnable du chiffre d'affaires dans un aéroport. Cependant, en révisant cet aspect de nos opérations, nous aimerions que ces soi-disant «droits» pour l'usage des lieux constituant l'aéroport soient mensuels. On pourrait stipuler qu'à la fin de l'année une compagnie puisse espérer un remboursement net d'environ 10 p. 100 sur son chiffre d'affaires et, dans le cas où les profits seraient inférieurs à ce montant, le Ministère des Transports ferait un ajustement qui permettrait à la compagnie en question d'accuser un profit net raisonnable.

Nous demandons que le Ministère des Transports réclame des droits à toutes les autres compagnies d'autobus et de taxi qui prennent des clients à l'aéroport. L'Association serait alors heureuse de collaborer avec le Ministère des Transports dans la mise sur pied d'un système approprié.

Dénombrement des passagers des lignes aériennes:

Les compagnies de transport terrestre apprécieraient beaucoup que les lignes aériennes acceptent d'indiquer, avant l'atterrissage d'un avion, le nombre de passagers qui ont exprimé le désir d'un service de transport terrestre, soit par autobus, soit par un autre véhicule. Ainsi ces passagers pourraient être assurés d'une place.

Il est apparu à beaucoup de nos membres à la suite d'un long vol que l'équipage a suffisamment de temps pour avoir ce renseignement des passagers, surtout lorsqu'il s'agit de grandes traversées (à l'intérieur du pays ou transatlantiques).

Il a été noté que sur les vols plus courts, comme entre New York et Montréal, si l'équipage avait amplement le temps de servir des boissons et des sandwiches, expliquer l'usage des appareils à oxygène et aider les passagers à remplir leurs formules douanières, il serait très facile d'avoir ce renseignement. Le Capitaine, constamment en contact avec sa base par la radio de la compagnie, peut établir combien de passagers auront besoin d'un transport par autobus ou par un autre véhicule il annoncerait par exemple: «Vol 707—5 autobus et 10 voitures».

The expense to ground transportation operators in maintaining a fleet of cars, especially after 6.00 P.M. daily is tremendous. It is the long distance flights which are so costly to furnish ground services for. Many of them are delayed by weather at an intermediate airport, by climatic conditions or are diverted from their home base.

Not knowing the exact time of arrival or the number of passengers wanting service, the operator has to keep his staff and vehicles on hold sometimes for hours at a time and then often to finally obtain 5 per cent or 10 per cent of the passengers on board.

Serving Delayed Flights:

Operating expenses incurred by ground transportation companies in providing services on these delayed flights are in some instances astronomical, and as a concrete example we cite below a recent occurrence.

"Air Canada flight from London, England, due to arrive Montreal International Airport at 22.00 hours on Friday, January 30, did not arrive until the next morning, Saturday January 31 at 9.05 hours—with only *one* passenger."

Air Canada to Emphasize Customer Relations

In the Montreal Daily Star of Thursday, February 5, there appeared an article in which it was stated that Air Canada is streamlining its corporate structure by creating a dozen new vice-presidential units and abolishing or reorganizing the six existing ones.

Airline chairman Yves Pratte said the move is meant to "*intensify Air Canada's marketing program and emphasize continuing improvement in the quality of customer service*" as well as to equip the national carrier "*to meet the tremendous challenges that confront the air transportation industry*".

One significant change will place all *customer-related activities* in the hands of regional heads reporting to a vice-president in charge of customer service.

It is quite apparent that Air Canada's chairman, Yves Pratte, now realizes, following a survey which was recently made by a group of efficiency experts, that there is much room for improvement in the planning of closer liaison between Air Canada personnel and the travelling public.

Members of this Ground Transportation Association are gratified to learn of the establishment of this new department whose duties

La conservation d'un parc d'autos représente pour les compagnies de transport terrestres des frais considérables, surtout après 11 heures. Ce sont spécialement les vols importants qui coûtent cher pour les services terrestres. Beaucoup sont retardés à cause du temps à une escale ou bien ils sont déviés de leur base d'origine.

Sans savoir l'heure exacte de l'atterrissage ni le nombre de passagers qui demanderont leurs services, les compagnies doivent avoir leur personnel et leurs voitures prêts quelquefois pendant des heures pour ne finalement prendre que 5 p. 100 ou 10 p. 100 des passagers à bord.

Service offert aux vols retardés:

Les dépenses encourues par les compagnies de transport terrestre offrant leurs services à des passagers de vols retardés sont dans certains cas énormes. Nous rapportons ci-dessous un exemple arrivé récemment.

«Le vol d'Air Canada en provenance de Londres (Angleterre) devant arriver à l'Aéroport International de Montréal à 22 heures vendredi 30 janvier n'est arrivé que le lendemain matin, samedi 31 janvier à 9.05 heures avec *un* passager.»

Accent sur les relations avec les clients à Air Canada

Le quotidien «Montreal Star» faisait paraître jeudi 5 février un article annonçant qu'Air Canada modifiait la structure de sa compagnie en créant une douzaine de nouveaux postes de vice-présidents et en supprimant ou en réorganisant les six actuels.

Le président de la ligne aérienne, M. Yves Pratte, a déclaré que ce changement était "*intensifier le programme des techniques du marché d'Air Canada et à mettre l'accent sur une amélioration continue dans la qualité du service offert aux clients*". Le but était aussi de "*relever les terribles défis lancés à l'industrie des transports aériens*".

Cet important changement rendra des chefs régionaux responsables de toutes les activités concernant les clients. Ces chefs dépendront eux-mêmes d'un vice-président chargé du service aux clients.

Il est évident que le président d'Air Canada M. Yves Pratte, se rend compte maintenant, à la suite d'une étude qu'un groupe d'experts qualifiés a récemment faite, que la planification de relations plus étroites entre le personnel d'Air Canada et le public voyageur peut être beaucoup améliorée.

Les membres de notre Association de Transport Terrestre ont appris avec plaisir l'établissement de cette nouvelle division qu

will be to unify all customer-related activities at all levels of the organization.

The importance of a close liaison between airlines and ground transportation agencies which serve Canadian airports should receive immediate attention.

Serving Delayed Flights:

Consideration should also be given to having Airlines subsidize ground transportation operators when the latter are requested to have their vehicles available for flights arriving after midnights, regardless of whether they have been scheduled or have been delayed.

The cost of maintaining a fleet of cars and buses in anticipation of patronage is expensive, especially during inclement weather when families or friends who originally intended to meet a flight change their minds after being advised that said flight is one, two or three hours late, and especially when highway and street conditions are unfavourable.

On these occasions, the unexpected demand on the operator far exceeds that made during normal periods. If the operator fails to have the maximum number of vehicles on the field to take care of these exceptional conditions, the passengers are obliged to wait, and as a consequence, complaints generally find their way to the Minister of Transport.

It is therefore suggested that a study of these conditions be made at the earliest possible date in the hope of devising ways and means to give the ground transportation operators the same amount of notice as the airlines themselves require from the individual passenger prior to boarding a plane.

As the Committee is well aware, Airlines demand that tickets be purchased in advance and that passengers arrive at the terminals approximately 30 minutes prior to departure time. They have a clear indication of exactly how many tickets have been sold and what seat spaces should be set aside to accommodate this traffic.

Ground transportation interests are only asking that they furnished with some advance information of passenger requirements before their arrival at the Airport.

Perpetual Licence:

It is suggested that the Department of Transport or its successor, The Canadian Transport Commission or a Federal Crown Corporation state in all ground transportation carriers agreements that as long as airport carriers meet the air travelling public's needs

sera chargée d'unifier toutes les activités en rapport avec les clients à tous les niveaux de l'organisation.

L'importance de relations étroites entre les lignes aériennes et les agences de transport terrestre qui desservent les aéroports canadiens devrait recevoir une attention immédiate.

Service offert aux vols retardés:

Il faudrait aussi considérer la possibilité que les lignes aériennes aident financièrement les compagnies de transport terrestre quand on demande à ces dernières d'avoir leur véhicules prêts pour des vols arrivant après minuit, indépendamment du fait qu'ils aient été annoncés ou que ce soient des vols retardés.

Garder un parc d'automobiles et d'autobus en attente d'une clientèle revient très cher, surtout lorsque le temps est inclement et que les parents ou amis qui avaient l'intention de rencontrer les passagers changent d'avis après avoir été avertis que leur vol avait une, deux ou trois heures de retard, et spécialement quand les routes sont dans des conditions défavorables.

Dans ces cas là, la demande dépasse de beaucoup ce que les compagnies prévoient pour les périodes normales. Si les compagnies n'ont pas le nombre maximum de véhicules prêt à remplir ces conditions exceptionnelles, les passagers sont obligés d'attendre et finalement se plaignent au Ministère des Transports.

Nous suggérons par conséquent qu'une étude de ces conditions soit faite le plus tôt possible afin de trouver le moyen de donner aux compagnies de transport terrestre la même quantité de renseignements que celle que les lignes aériennes exigent elles-mêmes de chaque passager avant qu'il monte à bord.

Comme le Comité le sait, les lignes aériennes exigent que les billets soient achetés à l'avance et que les passagers soient aux terminus environ 30 minutes avant le décollage. Elles connaissent le nombre exact de billets vendus et quels sont les sièges qu'il faut réserver pour recevoir les passagers.

Ce que les compagnies de transport terrestre demandent, c'est simplement qu'on leur communique à l'avance les besoins des passagers avant l'atterrissage.

Permis Permanent:

Nous suggérons que le Ministère des Transports ou son successeur, La Commission Canadienne des Transports ou une Compagnie Fédérale de la Couronne, stipule dans tous les contrats avec les transporteurs terrestres que, tant que ces transporteurs desservant les

under normal conditions, said carrier would retain his operating authority as long as a similar authority was held from the Provincial authority.

Regardless of what the Federal authorities may or may not desire to do in connection with making any changes in connection with this matter, it must be borne in mind that in practically all instances in Canada the operator who has been furnishing the services has done so entirely due to the fact that he has held his licence from the Provincial regulatory authorities.

Unless the operator holding this permit was found to be incompetent, we believe that regardless of the position taken by the Department of Transport to make a change, it has to be proven that the present operator was providing sub standard services. It is most unlikely that the Provincial authorities will consider issuing a licence to another carrier, and they certainly would not consider the payment of a higher fee to the Department of Transport as a reason for cancelling the permit of an operator who had furnished satisfactory service and has made a substantial investment in furnishing these services.

Many of these services essential to the general well being of the air traveller pay little or nothing to the Department of Transport. For this reason, a ground transportation agency that holds operating authority in the form of a licence granted by the Provincial authorities and these operating permits are similar to the authorities granted other public utilities such as the Bell Telephone Company, oil and gas pipelines and, in fact, the licences granted to the various airlines, all of which have no termination date and are granted in perpetuity as long as the services rendered are in keeping with public convenience and necessity.

A further reason why this permit to operate airport services should not have a time limit clause is that before the lease which presently exists with the Department of Transport expires the operators find it necessary to make large capital expenditures, one or two years before the expiration of the current lease.

It should be appreciated that it is most unfair to expect any carrier to make substantial investments in rolling stock, plant and equipment, knowing that there is a possibility that he may lose the operating authority which he possesses from the Department of Transport and then realizes he has overextended himself in making capital expenditures solely to keep abreast of current public needs.

aéroports répondent aux besoins des voyageurs dans des conditions normales, ces transporteurs conserveraient leur permis d'exploitation s'ils en détenaient déjà un similaire de l'autorité provinciale.

Indépendamment du souhait des autorités fédérales concernant les changements sur ce sujet, il ne faut pas perdre de vue que, pratiquement dans tous les cas, la compagnie qui fournit les services l'a fait pour l'unique raison que les autorités provinciales lui avait donné ce permis.

Sauf si la compagnie qui détient un tel permis a été jugée incompétente, nous estimons qu'indépendamment de la position prise par le Ministère des Transports quant à un changement, il reste à démontrer que cette compagnie fournissait un service inférieur. Il est très peu probable que les autorités provinciales envisagent la possibilité d'émettre un permis à un autre transporteur et elles ne considéreront certainement pas le paiement de droits plus élevés au Ministère des Transports comme une raison d'annuler le permis d'une compagnie qui a rendu des services satisfaisants et a fait à cete fin un investissement substantiel.

Beaucoup de ces entreprises offrant des services essentiels au bien-être général du voyageur aérien paient peu ou rien au Ministère des Transports. Pour cette raison, une agence de transport terrestre jouit d'un droit d'exploitation sous la forme d'un permis sanctionné par les autorités provinciales. Ces droits d'exploitation sont semblables aux autorisations accordées à d'autres services publics tels qu'aux permis accordés aux lignes aériennes. Ils n'ont pas de date d'expiration et sont accordés indéfiniment tant que les services offerts correspondent aux besoins du public.

Le fait que les compagnies trouvent nécessaire de faire de grandes dépenses un ou deux ans avant l'expiration du bail courant avec le Ministère des Transports explique que ces permis ne doivent pas avoir de date d'expiration.

Il nous semble qu'il est très injuste de s'attendre à ce qu'un transporteur fasse des investissements substantiels en matériel roulant, bâtiment et équipement, en sachant qu'il y a un risque pour lui de perdre le droit d'exploitation que le Ministère des Transports lui a reconnu. La compagnie s'aperçoit alors qu'elle a été trop loin en faisant des dépenses de capital dans le seul but de répondre à la demande courante du public.

This fact should be given serious consideration at this time, especially in view of the larger aircraft which are being placed into service and which will automatically throw an extra burden on all ground transportation operators.

In many instances, the purchase of large motor coaches having maximum dimensions permitted by the Provincial Government authorities, the cost of these units will vary from \$50,000.00 to \$65,000.00, depending on the conditions at a given airport, distances to be travelled between city and airport and the large luggage areas to be made available in the vehicles. This luggage space reduces the vehicle seating capacity available for revenue paying passengers.

In conclusion, new rules and regulations must be drafted to give the operators concerned the assurance that they should have no hesitancy in making capital expenditures in keeping with current and projected volume of air traffic.

The membership of this Association at this time desires to express its appreciation to those executives of the Department of Transport, namely Messrs. Eric Winsor, T. M. McGrath and N. L. Yost who have, over the past many years, extended maximum cooperation and assistance on all matters having to do with the conduct of airport ground transportation services.

To you, Mr. Chairman, and the members of your Committee, we say thank you for the opportunity granted this Association to present its views and suggestions.

Respectfully submitted.

R. G. Perry
Président

AIRPORT GROUND TRANSPORTATION
ASSOCIATION OF CANADA

Nous suggérons d'envisager sérieusement et rapidement cette question, car les plus gros avions que l'on met en service actuellement vont automatiquement alourdir le fardeau des compagnies de transport terrestre.

Dans beaucoup de cas, l'achat de voitures à gros moteur et avec des dimensions maximales ayant été permis par les autorités gouvernementales provinciales, le coût de tels véhicules varie entre \$50,000.00 et \$65,000.00, selon les conditions de l'aéroport, les distances qui devront être parcourues entre la ville et l'aéroport et le volume à consacrer aux bagages. Cet espace à bagages réduit la place réservée aux clients et ne rapporte rien.

En conclusion, de nouveaux règlements doivent être rédigés pour donner aux compagnies concernées l'assurance qu'elles ne doivent pas hésiter à faire des dépenses de capitaux pour répondre à la demande du trafic aérien actuel ou futur.

Les membres de cette Association désirent exprimer ici leur reconnaissance à MM. Eric Winsor, T. M. McGrath et N. L. Yost, du Ministère des Transports, qui au cours de ces dernières années leur ont prêté une main secourable pour tous les problèmes qui touchent les services de transport terrestre pour les aéroports.

Nous tenons à vous remercier, monsieur le Président, ainsi que les membres de votre Comité, pour la chance que vous avez donnée à notre Association de présenter ses idées et ses suggestions.

Nous vous prions de croire, Messieurs, en notre respectueuse soumission.

R. G. Perry
Président directeur

L'Association Canadienne des
Transports Terrestres
aux Aéroports

APPENDIX "L"

MEMORANDUM

To

The Chairman and to the Members of the
Standing Committee
of the House of Commons on Transportation
and Communication
On Behalf of
Murray Hill Limousine Service Ltd.
1380 Barre Street, Montreal,
Quebec.

February 12, 1970

AIRPORT TAXI CONTROL

At

Airports presently served

By

Licensed Operator of Buses, Special Cars and
Limousines

If it is the intention of the Federal Department of Transport to augment the ground transportation services presently furnished by the Department of Transport licensed operators and make available to the general public taxi-cabs at all Canadian airports where such vehicles are not now available on call by passengers, we make the following suggestions.

We suggest adopting a uniform formula at such airports where these metered taxi services are not now available to incoming air passengers. It is our opinion that the following procedure, as applicable to the Montreal International Airport located in the Municipality of Dorval, Que., can be established at all other airports.

Taxi Formula at Montreal International Airport

The plan suggested in no way encroaches on the jurisdiction of the Municipality of Dorval which, by its by-law No. 710-66, has the power to regulate public transportation by taxi-cabs within the limits of the City of Dorval.

The Dorval regulations governing the operation of taxi-cabs state in part the following:

Permit to Operate

"No person shall operate a taxi-cab within the limits of the City of Dorval without having previously obtained a permit from the City Council on the recommendation of the Director".

APPENDICE «L»

MEMORANDUM

au

Président et aux Membres du Comité
en fonction faisant enquête sur
le Transport et les Communications
En provenance de
Murray Hill Limousine Service Ltd.
1380 Rue Barre
Montréal Québec

le 12 février, 1970

GOUVERNE DES TAXIS

aux

Aéroports présentement desservis

par

Les Opérateurs attitrés d'Autobus,
de Voitures Spéciales et de Limousines

Si le Département du Transport Fédéral a l'intention d'augmenter les services de transport terrestre présentement desservis par les opérateurs attitrés du Département en permettant aux taxis d'avoir accès aux aéroports du Canada et où le public en général pourra faire usage de ces taxis si bon leur semble, aux aéroports où ces taxis ne sont pas disponibles présentement.

Nous croyons qu'en adoptant une formule uniforme aux aéroports où ces services de taxi ne sont pas disponibles présentement pour les passagers qui arrivent par avion, la formule suivante applicable à l'Aéroport International de Montréal situé dans la municipalité de Dorval, Qué., pourrait être établie à tous les autres aéroports.

Formule suggérée pour les taxis à l'Aéroport International de Montréal

Le plan suggéré n'empiète aucunement sur la juridiction de la Municipalité de Dorval qui par son règlement No. 710-66 peut fixer les règles pour le transport par taxi dans les limites de Dorval.

Les règlements de Dorval en ce qui concerne le taxi se lisent en partie comme suit

Permis d'opération

«Aucune personne ne pourra opérer un taxi dans les limites de la Ville de Dorval sans avoir au préalable obtenu un permis du Conseil de la Ville sur la recommandation du Directeur».

Driver's Permit (Pocket Number)

"The driver of a taxi-cab shall, while a vehicle is in his care, carry a tariff book supplied by the City of Dorval in which shall be printed the tariff established by this by-law, as well as the driver's permit number (pocket number) and his photograph. Such book must, when requested, be shown to any officer of the peace and/or to any passenger."

General Dispositions

"Any driver of a taxi-cab who is on duty and available must accept the first person who requires transportation, if such person is peaceful;

Shall park his vehicle only in the taxi-cab stand established for such purpose while he is in service.

Shall not park at any stand when the units of space, determined by the Director, are fully occupied.

Shall not make any uproar at any stand, nor shall any person loiter at or near any stand.

Shall not cruise in the streets and/or public places seeking customers."

Establishment of Stands

"Stands for taxi-cabs shall be approved by the City Council on the recommendation of the Director on private parking lots and unoccupied space of service stations, but only if such places are located in commercial or industrial areas and provide a minimum area of two hundred (200) square feet per vehicle".

Taxicab Tariffs

"For trips from one point to another, within the limits of the City of Dorval, taxi-cab drivers must use a taximeter.

After arrangement with the passenger, a driver may suspend the use of the taximeter for trips beyond the limits of the City of Dorval".

Receipts

"Every driver shall, on request of the passenger, furnish him with a receipt of a form approved by the Director, showing the amount paid for the trip, the date and the number of the owner's permit of the taxi-cab, as well as the number of his driver's permit (pocket number)."

Permis du chauffeur («Pocket Number»)

«Quand un chauffeur est en charge d'un taxi il doit toujours avoir avec lui le livre de tarif qui lui est fourni par la Ville de Dorval, le numéro de permis du chauffeur («pocket number») ainsi que sa photographie. Sur demande, ledit livret devra être produit à tout officier de police ou passager en faisant la demande.»

Dispositions générales

«Tout chauffeur qui est en devoir et est disponible doit accepter de transporter la première personne qui lui en fait la demande, pourvu que la personne est paisible;

Son véhicule ne doit être stationné qu'aux endroits désignés à cette fin lorsqu'il est en devoir;

Il ne doit pas stationner dans ledit endroit désigné à cette fin si l'espace disponible, déterminé par le Directeur est entièrement occupé;

Il ne doit pas causer de vacarme sur le terrain de stationnement et aucune personne ne doit flâner sur ou dans les alentours dudit stationnement.

Ne doit pas marauder sur les rues ou aux endroits publics à la recherche de passagers.

L'établissement des lieux de stationnement

«Les endroits de stationnement pour les taxis devront être approuvés par le Conseil de la Ville sur la recommandation du Directeur et ce sur des locations privées ou sur un site non occupé de stations-service, mais rien que si ces endroits sont dans des zones commerciales ou industrielles et qu'il s'y trouve un minimum de 200 pieds carrés pour chaque véhicule.»

Tarifs pour les taxis

«Pour voyages d'un certain point à un autre dans les limites de la Ville de Dorval, les chauffeurs de taxi doivent utiliser le taximètre.

Après en avoir convenu avec le passager, un chauffeur peut suspendre l'usage du taximètre pour les randonnées au delà de la Ville de Dorval.

Quittances

«Tout chauffeur doit, sur demande d'un passager, émettre une quittance sur formule approuvée par le Directeur et sur laquelle le montant payé devra être indiqué, ainsi que la date et le numéro de permis du propriétaire du taxi aussi bien que le numéro de permis du chauffeur («pocket number»).

Airport Plan of Operation—Taxi Stand

The Department of Transport will allocate an area of parking space at the Airport. This area to be approved of by the Director of the Dorval Police.

Said area should be located adjacent to the South West to East roadway so that taxis can easily enter their allocated stands or proceed direct to Highways 2-20-40 without crossing intersecting Airport roadways.

This stand to be clearly indicated with signs reading:

**DORVAL
TAXI STAND
KEEP IN LINE**

This stand to be single lane and have a length of 600 feet, to accommodate 30 taxis.

If the Department of Transport desires to collect a vehicle departure charge of 25¢, then a standard parking lot control gate could easily be installed, either at the entrance of the stand or at the exist.

At the exit of the taxi stand, the Department of Transport will install a bell and two lights, one green, the other red, which will function when a taxi is requested.

Calling of Taxi by Passengers

The Department of Transport will install at the two exits of the Airport Terminal Building two separate electrically operated push buttons, the red colored signal button installed on the pillars adjacent to the Domestic and/or the Trans-border exits. Above and below the signal buttons, there should be bilingual signs reading:

**TO CALL
METER TAXI
PUSH BUTTON**

On pushing the button, the bell at the exit of the taxi stand will sound and if the request is from a passenger at the domestic exit the red light will flash. For a passenger waiting at the Trans-border exit the bell will sound and the green light will flash.

This method of calling a taxi by the passenger eliminates third party responsibility of having the Despatcher of the licensed carrier (at Montreal International Airport—Murray Hill) call the taxi.

Loading Space at Terminal Exits

The area presently set aside for Murray Hill buses, sedans and limousines at the

Dispositions à prendre à l'aéroport pour l'exercice du droit de stationnement

Le Département du Transport assigner l'espace pour le stationnement à l'aéroport et cette zone devra être approuvée par le Directeur de la Police de Dorval.

Le dit espace devrait être localisé contigu à la voie sud-ouest à est de façon que les taxis puissent avoir accès facile à leur endroit de stationnement ou pour qu'ils puissent accéder directement aux routes 2-20-40 sans avoir à traverser les intersections de voies allant à l'aéroport.

Ce poste pour les taxis devrait être indiqué bien clairement à l'aide d'affiches comme suit

**DORVAL
POSTE DE TAXIS
RESTEZ EN LIGNE**

Ce poste devrait être formé en ligne simple d'une longueur de 600 pieds et pouvant accommoder 30 taxis.

Si le Département du Transport désire percevoir une charge de 25¢ pour chaque départ de véhicule, alors une barrière de contrôle pourrait facilement être installée soit à l'entrée ou à la sortie du stationnement.

À la sortie du stationnement, le Département pourrait installer une cloche et deux lumières, une verte et une rouge, qui fonctionneront lorsqu'une demande est faite pour un taxi.

Pour appeler un taxi.

Le Département du Transport pourrait installer aux deux sorties du terminus de l'Aéroport deux boutons-poussoirs électriques individuels, le rouge sur la colonne de la sortie domestique et l'autre à la sortie outre-mer. Au dessus et en dessous des boutons, il devrait indiquer dans les deux langues:

**POUR APPELER VOITURE À TAXIMÈTRE
POUSSEZ LE BOUTON**

En poussant le dit bouton, la cloche sonnera à la sortie du stationnement des taxis, et la demande provient d'un passager à la sortie domestique, la lumière rouge s'allumera, et la lumière verte pour un appel en provenance de la sortie outre-mer.

Cette méthode de signalisation pour taxi élimine toute responsabilité d'une troisième partie en la personne du répartiteur de la compagnie attitrée pour le transport (à Montréal—Murray Hill) qui n'aura pas à appeler un taxi.

Zone de chargement aux sorties du terminus

L'espace présentement en usage pour les autobus, sédans et limousines Murray Hill

Domestic exit is insufficient. We are very short of space and it is to be noted that the area allotted to us is the very same as that given us in January of 1961 when the present terminal was opened.

Passenger traffic during the period 1961-1968 has increased more than 100%.

What is required is additional space for the loading of Murray Hill motor coaches, sedans and limousines, space for one taxi and a separate area for the loading of private car owners desiring to pick up relatives or friends.

Three (3) separate areas adjacent to each other, forming a line by the loading platform should be appropriately marked.

The advantages in following the above suggested taxi formula are:

(1) The Department of Transport's participation in furnishing a taxi parking stand approved of by the Municipality of Dorval for only those taxis which are licensed by the Municipality is in accordance with the Dorval Municipal by-laws in every respect.

(2) It automatically permits the Municipality to exercise control over all phases of the taxi services insofar as the Airport property is concerned by Dorval Police, both as to drivers' comportment, cruising within the Airport, etc., etc., as covered by specific by-laws quoted herein.

(3) The Department of Transport in complying with Dorval taxi regulations is in no way in conflict with other regulations as promulgated by the Transportation Board of the Province of Quebec or any other municipality.

(4) This method of operating an open taxi stand eliminates the Department of Transport's participation in the calling of a taxi and its non-involvement in the despatching of the vehicle. The Department will not be involved in the conduct of the taxi drivers or the vehicles which they operate. If D.O.T. should find any taxi operator who has not complied with a specific by-law, the complaint should be made to the Director of the Dorval Police.

(5) Murray Hill, the licensed operator by the D.O.T. will in no way participate in the calling of, despatching or supervi-

la sortie domestique est insuffisante. Nous manquons d'espace et, fait à remarquer, l'espace qui nous est alloué est exactement le même que celui qui nous fut alloué au mois de janvier, 1961 quand le présent terminus fut ouvert.

Le volume de passagers durant la période de 1961-1968 indique une augmentation de 100%.

Il y a besoin urgent ici pour de l'espace supplémentaire pour le chargement des autobus, sédans et limousines Murray Hill, de l'espace pour un taxi et une zone séparée pour les propriétaires de voitures privées qui viennent accueillir parents et amis.

Trois zones séparées, une à côté de l'autre, formant une ligne le long de la plateforme d'embarcation, devraient être marquées en conséquence.

Les avantages qui seraient retirés si les suggestions ci-haut énumérées étaient suivies sont les suivants:

(1) La participation du Département du Transport en fournissant un terrain de stationnement pour les taxis, dûment approuvé par la Municipalité de Dorval pour l'usage exclusif des taxis ayant une licence de la Municipalité en question est conforme en tout respect aux règlements municipaux de Dorval.

(2) Automatiquement, ceci permettrait à la Municipalité d'exercer un contrôle sur toutes les phases du service de taxi sur la propriété de l'aéroport par la police de Dorval, tant en ce qui concerne la conduite des chauffeurs qu'au maraudage sur le terrain de l'aéroport, etc., tel que spécifié par les règlements cités ci-haut.

(3) En accédant aux règlements concernant les taxis de Dorval, le Département du Transport ne se trouve aucunement en conflit avec les autres ordonnances promulguées par la Régie des Transports de la Province de Québec ou par toute autre municipalité.

(4) De cette façon le Département du Transport n'aurait aucune participation à l'appel d'un taxi et ne serait pas impliqué dans la répartition des taxis, ni dans la conduite personnelle des chauffeurs de taxi ou leurs véhicules, et au cas où le Département aurait à se plaindre d'un opérateur de taxi qui n'aurait pas suivi un certain règlement, la plainte serait faite au Directeur de la Police de Dorval.

(5) L'opérateur attitré du Département du Transport, Murray Hill, ne participera aucunement dans l'appel, la répartition,

sion of Dorval taxis and, therefore, are not a party to any arrangement in connection with passengers requesting taxi service.

(6) In the event that the D.O.T. should approve of a plan such as suggested, it is reasonable to expect that the established licencee will suffer a loss in revenue.

It must be definitely understood that as the D.O.T. will have an accurate record of the revenue received from the metered taxis, a review of conditions will be undertaken by D.O.T. by way of making an adjustment to the fees paid by the established ground transportation licencee.

The whole respectfully submitted,

R. G. Perry

MURRAY HILL LIMOUSINE
SERVICE LTD.

February 12, 1970

la surveillance ou dans quoi que ce soit en ce qui concerne les taxis de Dorval et de plus, n'aura rien à faire avec les arrangements relativement aux passages désirant le service de taxi avec taximètre.

(6) Advenant que le Département de Transport approuverait ces suggestions, faudrait naturellement s'attendre que le licencié attitré aurait une perte de revenu. Vu que le Département de Transport aura un record exact du revenu que les taxis recevront, une revue des conditions devrait être entreprise par le Département dans le but de faire l'ajustement aux taux payés par le transporteur attitré.

Le tout respectueusement soumis

R. G. PERRY

LE SERVICE DE LIMOUSINE MURRAY
HILL LTÉE.

le 12 février, 1970

APPENDIX "M"

BRIEF

to the Standing Committee of the House of Commons on Transportation and Communication

for the benefit of the Drivers on the Drivers' List described in Section 53 Schedule "8" to By-law No. 88-69 of the Municipality of Metropolitan Toronto.

The Drivers described in "the Drivers' List" Section 53(1) Schedule "8" to By-law No. 88-69 wish to request respectfully that if and when a Public Cab Stand is established at the present "Arrivals" facility at Toronto International Airport at Malton, Ontario, the following be requested of the Municipality of Metropolitan Toronto by the Standing Committee of the House of Commons on Transportation and Communication:

1) As a condition to the licensing of Metropolitan Toronto taxicabs by the Department of Transport to use the above named Public Cab Stand at Toronto International Airport (Malton) to provide adequate taxicab service at a sufficiently high standard at the above airport, the Metropolitan Licensing Commission shall within thirty (30) days of the establishment of the above named Public Cab Stand:

(a) Issue Taxi Owners' Licenses to the first two hundred (200) Drivers eligible under the terms of Section 53, Schedule "8" to By-law No. 88-69 of the Municipality of Metropolitan Toronto

(b) Require all taxi-cab brokers under Section 1 Schedule 29 to By-law 88-69 described above to instruct all their dispatchers to inform by two-way radio or telephone, whichever is most convenient to the Cab-Owner or Cab-Driver to any Cab-Driver or Cab-Owner licensed by the Toronto Metropolitan Licensing Commission immediately upon the request of such Cab-Owner or Cab-Driver the DESTINATION of the fare originating at the Airport Cab Stand.

2) Upon completion of the second terminal at Toronto International Airport at Malton, Ontario (notice of the plans for the construction of which was announced in the Toronto daily newspapers on February 11, 1970 a fur-

APPENDICE «M»

MÉMOIRE

Présenté au Comité permanent des transports et des communications

pour le bénéfice des chauffeurs qui figurent sur la Liste des chauffeurs à l'annexe 8 de l'article 53 du règlement administratif n° 88-69 de la municipalité de Toronto métropolitain.

Les chauffeurs énumérés dans la liste des chauffeurs (annexe 8 au paragraphe 1 de l'article 53 du règlement administratif n° 88-69) demandent respectueusement que lorsqu'un poste de taxi public sera créé à l'endroit actuel des «Arrivées de l'Aéroport international de Toronto à Malton (Ont.)», le Comité permanent des transports et des communications exige de la municipalité de Toronto métropolitain ce qui suit:

(1) Comme condition de permis des taxis de Toronto métropolitains délivrés par le ministère des Transports, pour utiliser le poste de taxis public à l'Aéroport international de Toronto (Malton) et afin d'assurer un service de taxis d'une qualité assez élevée à l'aéroport sus-mentionné, le *Metropolitan Licensing Commission* devrait, dans les trente (30) jours de la création du poste de taxis public sus-mentionné:

a) Délivrer des permis de propriétaires de taxis aux premiers deux cent (200) chauffeurs qui sont admissibles en vertu de l'annexe 8 de l'article 53 du règlement n° 88-69 de la municipalité de Toronto métropolitain.

b) Exiger de tous les agents de taxis qui figurent à l'annexe 29 de l'article 1 du règlement municipal n° 88-69 susmentionné de renseigner tous leurs contrôleurs afin qu'ils informent par voie de radio ou de téléphone bidirectionnel, ce qui convient le mieux au propriétaire de taxis ou au chauffeur de taxi, à n'importe quel chauffeur de taxi ou propriétaire de taxis qui détient un permis de la *Toronto Metropolitan Licensing Commission*, immédiatement après la demande de ce propriétaire de taxis ou de ce chauffeur de taxi, la DESTINATION du passager qui part du poste de taxis de l'aéroport.

(2) A la fin de la construction du deuxième aéroport de l'Aéroport international de Toronto à Malton (Ont.), dont le projet de construction était annoncé dans les quotidiens de Toronto le 11 février 1970, il faudrait

ther review of the necessity of issuing more cab-owners' licenses to Drivers described in the above-named Drivers' List shall be undertaken.

entreprendre une autre étude sur la nécessité de délivrer plus de permis de propriétaires de taxis aux chauffeurs qui figurent sur la Liste des chauffeurs susmentionnés.

Respectfully submitted

Respectueusement soumis,

N. R. Wattam

Cab Driver's License No. 1318
issued by the Metropolitan
Licensing Commission.

N. R. Wattam

Chauffeur de taxi détenteur d
permis n° 1318, délivré par l
Toronto Metropolitan Licensin
Commission.

APPENDIX "N"

To House of Commons Standing Committee
on Transportation and Communication

Gentlemen:

This Brief is submitted without having seen the submission of the other parties. It is hoped that Air Terminal Transport Ltd. may have an opportunity to make an additional submission if circumstances require further information or a reply.

History of Ground Transportation at Toronto International Airport at Malton

In about the year 1939 one Earl Carter, who operated a livery service in downtown Toronto, approached Air Canada, then known as Trans Canada Airlines Limited, with the proposal that he be allowed to transport their passengers and crews from the airport to various hotels. A contract was signed with the airline and the company notes that the airline saw the value of dealing with one responsible carrier over thirty years ago and we believe that this philosophy has not changed. The Toronto airport was not on the main line of Trans Canada Airline until 1939, being bypassed to the north via North Bay to Ottawa and Montreal.

Mr. Carter carried on business during the ensuing years under a variety of names and in 1951 Air Terminal Transport Limited was incorporated with a Mr. Fred Coombs as President, and the then owner. The company and Trans Canada Airlines entered into a four year agreement to provide motor transportation service between points in the City of Toronto and the City of Hamilton in terms very similar to the present contract with Air Canada.

Lease No. 48286 was signed between the Department of Transport and Air Terminal Transport Limited effective from August 1st, 1951 providing for rental space at the airport and payment to the Department of 2½% per annum of the gross revenue of the company. Lease No. 55922 continued the arrangement on much the same basis to July 31st, 1960.

The Department originally recognized the fact that an airline had a vested interest in the type of ground transportation that should complement its service by providing in the 1955 agreement that, if the Trans Canada

APPENDICE «N»

A la Chambre des Communes
Comité directeur sur les Transports et les Communications.

Messieurs,

Cet exposé est soumis sans que la soumission des autres parties nous soit connue. Il est à espérer que l'Air Terminal Transport Ltd. pourra présenter une soumission supplémentaire si les circonstances nécessitent de plus amples renseignements ou une réponse.

Histoire des transports au sol à l'Aéroport international de Toronto, à Malton.

Aux environs de l'année 1939, un certain Earl Carter, en charge d'un service de location dans le centre-ville de Toronto, soumit à Air Canada (alors appelé Trans Canada Airlines Limited) une proposition selon laquelle il se chargerait du transport des passagers et des équipages de cette ligne aérienne entre l'aéroport et les différents hôtels. Un contrat fut signé avec la ligne aérienne et nous tenons à faire remarquer que la ligne aérienne entrevit il y a plus de trente ans l'intérêt de traiter avec un seul transporteur, et que sa satisfaction depuis lors n'a pas changé. Jusqu'en 1939, l'aéroport de Toronto ne se trouvait pas sur le parcours principal de la Trans Canada Airline dont les appareils passaient par North Bay pour se rendre à Ottawa et Montréal.

Au cours des années suivantes, M. Carter exerça son métier de transporteur sous différents noms, et ce n'est qu'en 1951 que l'Air Terminal Transport Limited fut incorporée avec un certain M. Fred Coombs comme président, et propriétaire d'alors. Ladite compagnie et la Trans Canada Airlines passèrent un accord de quatre ans, selon lequel un service de transport serait assuré entre divers points de la ville de Toronto et la ville de Hamilton, en des termes très semblables à ceux qui constituent le contrat actuel avec Air Canada.

Le bail N° 48286 fut signé entre le ministère des Transports et l'Air Terminal Transport Ltd. et entra en vigueur le 1er août 1951. Selon ses termes, un emplacement devait être loué à l'aéroport et une remise annuelle de 2½ p. 100 des revenus bruts de la compagnie devait être faite au ministère. Le bail N° 55922 prolongeait cet arrangement sans changements remarquables à partir du 31 juillet 1960.

A l'origine, le ministère reconnut le fait qu'une ligne aérienne avait un intérêt acquis dans le type de moyen de transport au sol qui complétait ses services, en présentant, en 1955, l'accord selon lequel le bail deviendrait

Airlines agreement with the company was terminated, the lease was to be null and void. The present lease No. 65899 herein referred to became effective on August 1st, 1960 and terminates next July 31st. The provisions of the lease are similar except that the percentage payment to the Department increased through the years from 2½% to 5%. On June 25th, 1965 Charterways Co. Limited purchased the outstanding shares of the company and the company is now a subsidiary of Charterways Co. Limited.

Federal, Provincial and Municipal Laws Relating to Public Vehicles and Taxi Cabs

The laws applicable to the present inquiry are federal, provincial and municipal. The Public Vehicles Act, Revised Statutes of Ontario 1960, Chapter 337, defines a public vehicle as a motor vehicle operated on a highway for the transportation for compensation of passengers but does not include taxi cabs. The act defines a "taxicab" as a motor vehicle as defined in the Highway Traffic Act, Revised Statutes of Ontario Chapter 172 as amended, having a seating capacity of not more than six persons exclusive of the driver hired for one specific trip for which one fare or charge only is collected for the trip. The operator of a motor vehicle picking up four passengers at point "A" for transportation to point "B" is operating as a taxi cab if he uses an automobile and only charges one fare for the trip. He is operating a public vehicle if he charges individual fares to each of the four passengers.

Under the provisions of the Public Vehicles Act no one may operate a public vehicle for the transportation of passengers for compensation without first obtaining a licence under that act. The operating licence is only issued after the approval of the Ontario Highway Transport Board as evidenced by the Board's certificate of public necessity and convenience and the licence can only be issued in accordance with the terms of the certificate. Taxi cab operators do not require a licence under the Public Vehicles Act because of the exclusion above referred to, but they cannot charge individual fares for the trip.

With respect to the Toronto International Airport located at Malton, the by-laws of the Corporation of the Town of Mississauga, within whose municipal limits the airport is located, provide by By-Law 7936 that no driver shall drive or act as a driver of any

nul et non avenu si l'accord passé entre l'Trans Canada Airlines et la compagnie était annulé. Le bail actuel N° 65899 dont il est fait mention dans les présentes, entra en vigueur le 1er août 1960 et expirera le 31 juillet prochain. Les clauses de ce bail sont semblables à l'exception du fait que le pourcentage de paiements à verser au ministère a été augmenté au fil des ans de 2½ p. 100 à 5 p. 100. Le 25 juin 1965, la Charterways Co. Limited acheta les actions de la compagnie mises en circulation, et cette dernière devint ainsi une filiale de la Charterways Co. Limited.

Lois fédérales provinciales et municipales relatives aux véhicules publics et aux voitures de taxi.

Les lois qui s'appliquent à la présente demande sont fédérales, provinciales et municipales. La Loi sur les véhicules publics, statuts révisés de l'Ontario (1960), Chapitre 337 définit un véhicule public comme un véhicule moteur conduit sur une route pour transporter, contre compensation, des passagers, mais ne comprenant pas les voitures de taxi. La loi définit une voiture de taxi comme un véhicule moteur tel que défini par la Loi sur la circulation routière, statuts révisés de l'Ontario Chapitre 172, suivant l'amendement, et présentant une capacité de transport de six personnes au maximum, conducteur non compris pour un voyage défini pour lequel un paiement seulement est réclamé. Le conducteur d'un véhicule moteur prenant quatre passagers au point «A» pour les transporter au point «B» conduit un taxi s'il emploie un automobile et ne réclame qu'un paiement pour le voyage. Il conduit un véhicule public s'il exige un paiement séparé de chacun des quatre passagers.

D'après les clauses de la Loi sur les véhicules publics, nul ne peut conduire un véhicule public pour transporter des passagers aux fins de compensations sans obtention préalable d'un permis en vertu de cette loi. Le permis d'exploitation n'est remis qu'après approbation par le conseil du ministère des Transports de l'Ontario qui, par son certificat témoigne de son intérêt public et de sa commodité, et le permis ne peut être remis qu'en conformité aux termes du certificat. Les conducteurs de voitures de taxi n'ont pas besoin d'un permis d'après la Loi sur les véhicules publics en raison de l'exception évoquée ci-dessus, mais ils ne peuvent réclamer des paiements individuels pour un voyage.

Au sujet de l'Aéroport international de Toronto situé à Malton, les arrêtés municipaux de la Corporation de la ville de Mississauga, dans les limites municipales de laquelle est situé l'aéroport, déclarent par l'arrêté No 7936, qu'aucun conducteur ne con-

taxi cab within the Town of Mississauga, unless the owner of such taxi cab is licensed in respect of such cab under the municipal by-law.

With respect to the Municipality of Metropolitan Toronto, By-Law 68 published by the Metropolitan Licensing Commission defines a cab as a taxi cab or livery cab and a "taxi cab broker" is a person who accepts calls in any manner for taxi cabs used for hire which are owned by persons other than himself or his employer. The by-law provides that every owner and every driver of a taxi cab and every taxi cab broker must have a licence from the Metropolitan Licensing Commission authorizing them to carry on business of operating and driving a taxi cab.

The practical application of municipal licensing by-laws relating to a taxi cab operator is that a cab driver, licensed in the Municipality of Mississauga, may accept a call from someone in Metropolitan Toronto, provided that the destination is the Town of Mississauga. Similarly, a taxi cab licensed for Metropolitan Toronto may proceed to the airport and pick up a passenger, provided that passenger is going to an address in Metropolitan Toronto. Taxi cab operators do not require a licence under the Public Vehicles Act but do require municipal licences in the two municipalities with which the airport is principally concerned.

Federal legislation affecting the operation of public vehicles is to be found in the Motor Vehicle Transport Act, Statutes of Canada 1953-54, Chapter 59. This act applies to the operator of any public vehicle who operates a service beyond the borders of the province of Ontario either from the airport to points in the United States or to points in the province of Quebec, and such operation requires an extra-provincial public vehicle licence issued under the Motor Vehicle Transport Act in accordance with the provincial procedures after the appropriate certificate of public necessity and convenience being issued by the Ontario Highway Transport Board.

Air Terminal Transport Limited is the holder of public vehicle operating licence No. 119 authorizing it to carry passengers, their baggage and express freight between Metropolitan Toronto and the Toronto Interna-

duira ou agira comme conducteur de toute voiture de taxi dans les limites de la ville de Mississauga, à moins que le propriétaire d'une telle voiture de taxi soit muni d'un permis quant à telle voiture d'après l'arrêté municipal.

Au sujet de la municipalité du Toronto métropolitain, l'arrêté municipal No. 68 publié par la Commission métropolitaine des permis définit un taxi comme une voiture de taxi ou une voiture de location, et un «agent de taxi» est une personne qui accepte des appels de toutes sortes pour engager les services d'une voiture de taxi qui est la propriété d'une personne autre que lui-même ou son employeur. L'arrêté municipal déclare que tout propriétaire et tout conducteur d'une voiture de taxi et tout agent de taxi doit posséder un permis émis par la Commission métropolitaine des permis l'autorisant à entreprendre une affaire d'exploitation et de conduite d'une voiture de taxi.

L'application pratique d'arrêtés municipaux sur les permis, se rapportant à l'exploitant d'une voiture de taxi, est qu'un conducteur de taxi pourvu d'un permis émis dans la Municipalité de Mississauga peut accepter un appel d'une personne se trouvant dans le Toronto métropolitain, à condition que sa destination soit la ville de Mississauga. De la même façon, une voiture de taxi enregistrée dans le Toronto métropolitain peut se rendre à l'aéroport et y prendre un passager à condition que celui-ci se rende à une adresse du Toronto métropolitain. Les exploitants de voitures de taxi n'ont pas besoin d'un permis d'après la Loi sur les véhicules publics, mais ils doivent posséder des permis municipaux des deux municipalités principalement en rapport avec l'aéroport.

La législation fédérale quant à l'exploitation de véhicules publics se trouve dans la Loi sur le transport par véhicule moteur, Statuts du Canada (1953-54), Chapitre 59. Cette loi s'applique à l'exploitant de tout véhicule public qui effectue un service au-delà des frontières de la province de l'Ontario, soit, à partir de l'aéroport, en direction de points situés aux États-Unis, soit vers des points situés dans la province de Québec, et l'exploitation d'une telle affaire nécessite l'obtention d'un permis de véhicule public extra-provincial émis d'après la Loi sur le transport par véhicule moteur, conformément aux procédés provinciaux d'après le certificat approprié d'intérêt public et de commodité émis par le Conseil sur le transport routier de l'Ontario.

Air Terminal Transport Limited est le détenteur d'un permis d'exploitation de véhicules publics N° 1519, l'autorisant à transporter des passagers, leurs bagages et des colis exprès entre le Toronto métropolitain et l'Aé-

tional Airport and the City of Hamilton and the Toronto International Airport including intermediate points. The carriage of passengers between the City of Hamilton and the airport is restricted to the transportation of airline passengers and members of the crew of aircraft arriving at or departing from the airport. The licence also permits the carriage of airline crew and passengers when emergency conditions affect the movement of air transport into or out of the airport to and from alternate airports in Ontario. The company also holds extra-provincial operating licence No. X155 for the carriage of air crew and airline passengers when emergency conditions affect the movement of air transport to and from the airport and permits the transportation to the United States and to the Ontario-Quebec border together with certain international charter privileges.

Air Terminal Transport Limited, therefore, is licensed under the Public Vehicles Act of the province of Ontario and the Motor Vehicles Transport Act of Canada to provide the services as set forth in those licences.

Availability of Service at the Airport

In order to meet the obligation imposed on the company by the lease with the Department of Transport, the company provides a scheduled bus service and a limousine service by motor vehicle limousines licensed as public vehicles. The bus service is as follows:

(a) Royal York Hotel, York and Front Streets, Toronto. The bus leaves the hotel every 15 minutes from 5.45 a.m. to midnight seven days a week. The same buses leave the Toronto International Airport every 15 minutes during the same period to return to the Royal York Hotel;

(b) Sheraton-Connaught Hotel at Hamilton, Limousines licensed under the Public Vehicles Act leave the Sheraton-Connaught Hotel in downtown Hamilton every half hour between 5.30 a.m. and 11:00 p.m. seven days a week and return from the airport every half hour commencing at 7:00 a.m. with the last car leaving at 1:00 a.m. Stops are made at Burlington and Oakville en route.

(c) Public vehicle limousines leave the Inn-On-The-Park and Bayview & York Mills Plaza for the airport every half hour from 6:00 a.m. (10 minutes later from the Plaza) to 11:00 p.m. Monday to Friday

report international de Toronto, et entre la ville de Hamilton et l'Aéroport international de Toronto, y compris tous les points intermédiaires. Le transport de passagers entre la ville de Hamilton et l'aéroport est limité au transport de passagers des lignes aériennes et des membres des équipages d'avion à destination ou au départ de l'aéroport. Le permis autorise également le transport des équipages et des passagers des lignes aériennes lorsque le trafic à l'aéroport est en état d'urgence à destination et en provenance d'aéroports secondaires en Ontario. La compagnie détient également un permis d'exploitation extra-provinciale N° X155 pour le transport d'équipages d'avions et de passagers de lignes aériennes lorsque des conditions d'urgence affectent le trafic aérien en provenance et à destination de l'aéroport, et autorise le transport à la frontière de l'Ontario et du Québec et aux États-Unis, avec certains privilèges internationaux de location.

Air Terminal Transport Limited est par conséquent muni d'un permis tel qu'exigé par la Loi sur les véhicules publics de la province de l'Ontario et la Loi sur le transport par véhicule moteur du Canada pour assurer les services tels que spécifiés dans ce permis.

Disponibilité du service à l'aéroport

En vue de se conformer à l'obligation imposée à la compagnie par le bail du ministère des Transports, la compagnie assure un service par autobus suivant un horaire et un service par limousines enregistrées comme véhicules publics. Le service d'autobus est le suivant:—

(a) Hôtel Royal York, rues York et Front, Toronto. Un autobus quitte l'hôtel tous les quarts d'heure, de 5:45 a.m. à minuit, sept jours par semaine. Le même autobus quitte l'Aéroport international de Toronto tous les quarts d'heure pendant la même période pour revenir à l'hôtel Royal York;

(b) Hôtel Sheraton-Connaught, Hamilton. Des limousines, enregistrées d'après la Loi sur les véhicules publics, quittent l'hôtel Sheraton-Connaught du centre-ville de Hamilton toutes les demi-heures entre 5:30 a.m. et 11:00 p.m., sept jours par semaine, et reviennent de l'aéroport toutes les demi-heures à partir de 7:00 a.m., la dernière voiture partant à environ 1:00 a.m. En route, la voiture s'arrête à Burlington et Oakville.

(c) Des limousines-véhicules publics quittent l'Inn-On-The-Park et la Plaza Bayview et York Mills en direction de l'aéroport toutes les demi-heures à partir de 6:00 a.m. (10 minutes plus tard à

and leave the Toronto International Airport every half hour from 6:45 a.m. to 12:40 a.m. of the following morning for return of passengers.

(d) The company operates a public vehicle limousine service from the Canadiana Motor Hotel and the Holiday Inn at Kennedy Road and the McDonald-Cartier Freeway every hour commencing at 6:00 a.m. to 11:00 p.m. Monday to Friday (5 minutes later from the Holiday Inn at Warden and the said Freeway) and from the airport every half hour from 7:00 a.m. until midnight;

(e) The company operates a public vehicle limousine service between the Skyline, Constellation and Cambridge Hotels every 15 minutes from 6:00 a.m. to 11:15 p.m. Monday to Friday and from the airport commencing at 6:00 a.m. every 15 minutes until 11:00 p.m. for the return of passengers;

The limousine service operates to all points in Ontario under the terms of the company's public vehicle licence, the majority of trips being to points in Metropolitan Toronto at fares indicated on Schedule "A" attached. *(Schedule "A" has been filed with the Clerk of the Committee.)*

Three emergency events can occur to create a problem for ground transportation at the airport. The first is the late arrival of scheduled flights which arrive with other scheduled on time flights creating additional passengers that require service. The second is the arrival of unscheduled charter flights, there being more and more chartering of aircraft for holiday and overseas trips. The third is the diversion to the Toronto airport from other airports by reason of local weather conditions at other airports, creating an additional number of passengers requiring to local hotels.

The company maintains a sufficient number of vehicles to provide the bus and/or regular limousine service above referred to and for special trips together with taxis as required.
Rates

The rate for the various bus and public vehicle regular services is as follows:

- (a) Royal York Hotel or return—\$1.75;
- (b) North Metro—\$3.50;

départ de la Plaza) jusqu'à 11:00 p.m., du lundi au vendredi, et quittent l'Aéroport international de Toronto toutes les demi-heures de 6:45 a.m. à 12:40 a.m., le matin suivant, pour le retour des passagers.

(d) La compagnie exploite un service de limousines-véhicules publics au départ du Canadiana Motor Hotel et de l'Holiday Inn, à l'intersection du chemin Kennedy et l'autoroute MacDonald-Cartier, toutes les heures, à partir de 6:00 a.m. et jusqu'à 11:00 p.m., du lundi au vendredi (5 minutes plus tard au départ de l'Holiday Inn à l'avenue Warden et ladite autoroute) et à partir de l'aéroport, toutes les demi-heures, de 7:00 a.m. à minuit.

(e) La compagnie exploite un service de limousines-véhicules publics entre les hôtels Skyline, Constellation et Cambridge, tous les quarts d'heure, de 6:00 a.m. à 11:15 p.m. du lundi au vendredi, et au départ de l'aéroport, à partir de 6:00 a.m., tous les quarts d'heure jusqu'à 11:00 p.m., pour le retour des passagers.

Le service de limousines dessert tous les points de l'Ontario selon les termes du permis de véhicules publics de la compagnie, la majorité des voyages se faisant à destination de points du Toronto métropolitain, à des prix indiqués dans le barème «A» ci-joint. *(Le plan «A» est déposé comme exhibit dans les dossiers du greffier Exhibit n° 5)*

Trois incidents d'urgence peuvent survenir et créer un problème pour le transport au sol à l'aéroport. Le premier incident est le retard à l'arrivée de vols prévus se présentant en même temps que des vols prévus et arrivant à l'heure, déversant ainsi un nombre additionnel de passagers nécessitant le service. Le deuxième incident est l'arrivée imprévue de vols affrétés, ce genre de vol devenant de plus en plus nombreux pour des voyages de vacances et à destination de pays d'outre-mer. Le troisième incident est le détournement vers l'aéroport de Toronto de vols attendus à d'autres aéroports en raison des conditions atmosphériques, déversant ainsi un nombre de passagers additionnels exigeant leur transport vers des hôtels locaux.

La compagnie maintient un nombre suffisant de véhicules pour assurer le service par autobus et/ou par limousine évoqué ci-dessus, pour des voyages spéciaux, ainsi que des taxis, selon les besoins.

Tarifs

Les tarifs des différents services réguliers par autobus et véhicules publics sont les suivants:—

- (a) Hôtel Royal York ou retour—\$1.75;
- (b) Métro-nord—\$3.50;

- (c) Inn-On-The-Park and Bayview, York Mills Plaza—\$3.25;
- (d) Hamilton—\$4.00.

Schedule "B" attached is a comparison to selected destinations of taxi rates and the present Air Terminal Transport rates.

Quality of Service

The company has received many letters praising the quality of service provided from the Toronto International Airport. Attached as Schedule "C" is a copy of a letter from Mr. J.E. Nickson, Assistant Vice-President—Sales of Air Canada dated November 12th, 1969. Some criticisms have been received by the company with respect to individual incidents and the company has taken immediate steps to correct any circumstances requiring such action. The employees of the company are full-time salaried employees who are under the complete control of the company with respect to their deportment, appearance, etc.

The company's services include the following: —

- (a) Late-make 41 passenger buses;
- (b) Limousines that are replaced every six months;
- (c) An ambulance bus with a lift for wheel chairs to service aircraft on the runway;
- (d) Baggage porters who work closely with the drivers to handle luggage;
- (e) Van type trucks to handle delayed baggage;
- (f) A staff of 25 dispatchers to provide 24 hour service seven days a week.

As the company holds no licences from the Ontario Department of Transport permitting it to conduct any service other than that specified in its licence to and from the Toronto International Airport, its vehicles are not used for purposes other than those relating to airport traffic. The company's services offered meet the standards imposed by the Ontario Public Vehicles Act and conform to the guarantees and obligations required under its lease with the Federal Department of Transport.

The Lease With Her Majesty The Queen

The company operates at the Toronto International Airport under two lease documents. The first is a lease dated August 1st, 1960 to

- (c) Inn-On-The-Park et Plaza Bayview—York Mills—\$3.25;
- (d) Hamilton—\$4.00

Le barème «B» ci-joint est fourni pour comparaison entre les tarifs des taxis pour les destinations définies et les tarifs actuels de l'Air Terminal Transport.

Qualité du service.

La compagnie a reçu nombre de lettres témoignant une appréciation de la qualité du service qu'elle offre à partir de l'Aéroport international de Toronto. Le barème «C» ci-joint est une copie d'une lettre écrite par M. J. E. Nickson, Vice-président adjoint, Ventes d'Air Canada, en date du 12 novembre 1969. La compagnie a reçu quelques critiques se rapportant à des incidents isolés, et la compagnie a immédiatement pris des mesures correctives en conséquence chaque fois que cela était possible. Le personnel de la compagnie se compose d'employés à plein temps et salariés qui doivent se plier aux exigences de la compagnie quant à leur tenue, leur apparence, etc.

Les services de la compagnie comprennent les suivants: —

- (a) Autobus dernier modèle de 41 passagers;
- (b) Limousines remplacées tous les six mois;
- (c) Un autobus-ambulance avec élévateur pour chaises roulantes desservant les avions directement sur les pistes;
- (d) Des porteurs de bagages qui travaillent en rapport direct avec les conducteurs pour la répartition des bagages.
- (e) Des camions du type de transport pour les bagages arrivés en retard.
- (f) Un personnel de 25 responsables du trafic assurant un service de 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Étant donné que la compagnie ne détient pas de permis du ministère des Transports de l'Ontario l'autorisant à assurer tout service autre que ceux spécifiés sur ses permis à destination et en provenance de l'Aéroport international de Toronto, ses véhicules ne sont pas utilisés pour des fonctions autres que celles se rapportant au trafic de l'aéroport. Les services offerts par la compagnie sont conformes aux normes imposées par la Loi de l'Ontario sur les véhicules publics, ainsi qu'aux garanties et obligations exigées par son bail avec le ministère fédéral des Transports.

Le bail avec Sa Majesté la Reine

La compagnie fonctionne à partir de l'Aéroport international de Toronto, en vertu de deux documents de bail. Le premier est un

terminate on July 31st, 1970. The lease conveys the "exclusive right and privilege...to maintain and operate a limousine and taxi station at the Malton International Airport...for the operation of a limousine and taxi service, together with the right and privilege to park buses, limousines and taxis of the Lessee in connection with the operation hereunder at such locations to be determined by the airport manager." In return for this lease the company is obliged to make a payment of a percentage of gross revenues as provided therein. The Lessee is obliged to maintain a sufficient number of buses, limousines and taxis twenty-four hours a day to accommodate passenger traffic to and from the said airport. Pursuant to this obligation the company maintains a fleet of buses and limousines and taxis, all of which are licensed under the Public Vehicles Act. It is expressly stated in the lease that any person shall be free to call for or arrange beforehand for a ground carrier of his choice to call at the airport in order to provide such person with ground transportation but the Department of Transport, as Lessor, have covenanted not to permit ground carriers other than those authorized by the Department to park in the metered parking area provided for the general public.

The second is an additional lease dated September 23rd, 1969 which continues on a yearly basis covering the occupancy and use of certain space in the Aeroquay building for a dispatch booth, staff washroom and locker room. In addition to the transportation service provided by the company, other public vehicle operators are licensed under the Public Vehicles Act and do, in fact, provide service to and from the airport to and from other municipalities in the province of Ontario other than Metropolitan Toronto and Hamilton. In addition the Toronto Transit Commission provides a municipal bus service to the area known as the Village of Malton and this bus service connects by transfer to the Toronto Transit Commission Metropolitan service, which buses call at the airport en route to and from Malton. The Toronto Transit Commission also maintains an express bus service from one of its subway stations to and from the airport for the use of the public.

Finally, any taxi cab has the privilege of calling at the airport for a passenger if the

bail en date du 1er août 1960 expirant le 31 juillet 1970. Ce bail accorde le «monopole» et les privilèges...pour l'exploitation et le maintien d'une station de taxis et de limousines à l'Aéroport international de Malton...pour l'exploitation d'un service de limousines et de taxis, ainsi que le droit et le privilège de stationner les autobus, limousines et taxis du locataire pour l'exploitation spécifiée dans les présentes, à des emplacements devant être déterminés par le directeur de l'aéroport.» En vertu de ce bail, la compagnie doit effectuer le paiement d'un pourcentage de son revenu brut tel que précisé dans les présentes. Le locataire est tenu de maintenir un certain nombre d'autobus, limousines et taxis, vingt-quatre heures par jour, en fonction du volume de passagers à destination et en provenance dudit aéroport. En vertu de cette obligation, la compagnie maintient une flotte d'autobus, de limousines et de taxis, tous faisant l'objet d'un permis émis selon la Loi sur les véhicules publics. Le bail indique expressément que toute personne pourra librement demander, ou réserver à l'avance, un moyen de transport au sol de son choix pour service à l'aéroport, de façon à assurer à une telle personne un moyen de transport au sol, mais le ministère des Transports a stipulé de ne pas permettre à des transporteurs au sol autre que ceux autorisés par le ministère de stationner dans la zone de stationnement à compteurs destinée au public en général.

Le second est un bail additionnel en date du 23 septembre 1969, et qui se poursuit sur une base annuelle, couvrant l'occupation et l'usage de certains endroits du bâtiment Aeroquay pour une cabine de contrôle du trafic, des salles de toilette pour le personnel et une salle de casiers personnels. En plus du service de transport assuré par la compagnie, d'autres exploitants de véhicules publics détiennent un permis en vertu de la Loi sur les véhicules publics et assurent en fait un service de transport à destination et en provenance de l'aéroport, à destination et en provenance d'autres municipalités de la province de l'Ontario, autres que le Toronto métropolitain et Hamilton. En outre, la *Toronto Transit Commission* (commission des transports urbains de Toronto) assure un service d'autobus municipal à destination de la zone connue comme village de Malton, et ce service d'autobus est relié par correspondance au réseau métropolitain de la *Toronto Transit Commission* dont les autobus s'arrêtent à l'aéroport en route vers, et au retour de, Malton. La *Toronto Transit Commission* assure également un service d'autobus exprès à partir de l'une de ses stations de métro à destination et en provenance de l'aéroport, destiné au public.

Enfin, toute voiture de taxi a le droit de prendre un passager à l'aéroport si ce passa-

passenger has requested the service of the taxi cab or if the transportation service has been pre-arranged. All these other services, except for the company, do not have a contract that obligates them to provide a stated standard of service. They have no dispatchers at the airport and do not pay a fee to the Department of Transport for service at the airport. The only special privilege given to the company is the exclusive right to maintain and operate the limousine and taxi station in return for which the obligations to provide the service specified within the lease rest upon the company.

In addition to the above contracts with the Department of Transport, the company has an agreement with Air Canada dated December 1st, 1966 to provide, maintain and operate a prompt, dependable, efficient and courteous motor transportation service to and from the airport for Air Canada passengers, which supplements the agreements referred to above.

Negotiations have been undertaken with the Department of Transport representatives with respect to future ground transportation services and the company has proposed that it phases in taxi operators, under a licence which the company has with the Town of Mississauga permitting it to act as a taxi cab broker. The company has also been negotiating with the Department regarding the type of passenger bus and have, in fact, ordered twenty-five 18 passenger buses from Europe (such buses not being available in North America). Under normal operating conditions, the company's fleet is adequate to meet the public needs. When it faces adverse conditions, it utilizes taxi cabs and on an average the company would dispatch 50 taxi trips per day.

Taxi Stand at the Airport

The airport is the property of Her Majesty the Queen administered by the Department of Transport and the company will abide by whatever decision the Department makes with respect to its policy at the airport. Its present lease expires in July 31st, 1970 and the company has proposed to the Department that the new and expanded service herein described should continue, together with the use of taxi owners licensed by the Municipality of Mississauga, in which municipality the airport is located, by the use of its licence from the municipality which permits it to provide a broker service for eighty individual owners. It is the company's view that the needs for the foreseeable future will be met by the expanded service which it is planning and the receipt of the additional equipment

ger a demandé ce taxi ou si le service de transport a été arrangé à l'avance. Tous ces autres services, à l'exception de ceux de la compagnie, n'ont pas de contrat les obligeant à fournir un service conforme à certaines normes spécifiées. Ils n'ont aucun service de contrôle du trafic à l'aéroport et ne versent aucun paiement au ministère des Transports pour leur service à l'aéroport. Le seul privilège concédé à la compagnie est le monopole de fournir et d'exploiter une station de taxi et de limousines en retour duquel elle doit assurer un service spécifié dans le bail en tant que responsabilité propre de la compagnie.

En plus des contrats ci-dessus, avec le ministère des Transports, la compagnie a un accord avec Air Canada, passé le 1^{er} décembre 1966, et selon lequel elle doit assurer fournir et exploiter un service de transport motorisé prompt, fiable, efficace et courtois à destination et en provenance de l'aéroport pour les passagers d'Air Canada, ce qui s'ajoute aux accords évoqués ci-dessus.

Des négociations ont été entreprises avec des représentants du ministère des Transports au sujet de futures services de transport au sol, et la compagnie a suggéré la mise en place d'exploitants de taxis, en vertu d'un permis obtenu par la compagnie de la ville de Mississauga, l'autorisant à agir comme agent de taxi. La compagnie a également entrepris des négociations avec le ministère au sujet d'un genre d'autobus de passagers nécessaire. Elle a en fait commandé vingt-cinq autobus d'une capacité de 18 personnes, en provenance d'Europe, (de tels autobus n'étant pas disponibles en Amérique du Nord). Dans des conditions normales, la flotte de la compagnie suffit aux besoins du public. Dans des conditions imprévues, elle emploie des voitures de taxi, à une moyenne de 50 par jour.

Station de taxis à l'aéroport

L'aéroport est la propriété de Sa Majesté la Reine, et est administré par le ministère des Transports, et la compagnie se pliera à toute décision prise par le ministère dans sa politique envers l'aéroport. Le bail actuel expire le 31 juillet 1970, et la compagnie a proposé au ministère de poursuivre le service nouveau étendu ainsi que l'emploi de propriétaires de taxis dotés d'un permis émis par la municipalité de Mississauga, municipalité dans laquelle est situé l'aéroport, en utilisant son permis émis par la municipalité et l'autorisant à assurer un service d'agent à quatre-vingt propriétaires individuels. D'après la compagnie, les besoins d'un avenir prévisible seront satisfaits par ce service étendu dont elle procède actuellement à la planification, et la réception prochaine d'équipement supplémen-

already ordered, together with the use of additional taxi operators under the company's licence with the municipality. Such taxis would be dispatched by and under the control of the company and covered by the insurance requirements of the Department. An airline passenger arriving at the airport could elect, as he is able to do at the present time, to use the bus service, the limousine service or taxi service by indicating his wishes to the dispatcher.

The company has no objection to the suggestion raised at the hearings of this Committee in Montreal that the Department of Transport install direct telephone lines to other taxi companies so that a member of the travelling public would be able to call the taxi of his choice by direct telephone arrangement rather than have to look up the number and call from a public telephone. The company submits, however, that it cannot guaranty its obligation to provide continuous twenty-four hour satisfactory ground transportation service at the same rates and upon a payment of the same fee for this lease, if common taxi stands are to be authorized in the future.

Deadheading

One of the complaints that is voiced by cab operators at your airports carrying on a similar arrangement as that which exists at Malton is that they are required to "dead-head" from the airport, unless they are utilized by the company possessing the franchise at the airport. The company points out that the greater percentage of its trips either require deadheading from airport to pick up the passenger or deadheading from the passenger's residence back to the airport as the company holds no taxi licence and is not licensed under the Public Vehicles Act to provide any service other than to and from the airport. The terms of the Metropolitan Toronto Act prohibit anyone other than the Toronto Transit Commission from operating a charter service within the Municipality of Metropolitan Toronto. Taxi cab rates are calculated based upon a certain amount of deadheading and, because the Toronto International Airport is located within a very few miles of the westerly boundary of Metropolitan Toronto with large and busy hotels located close by, very few taxi cabs should have to deadhead very far in order to have the opportunity of picking up passengers.

taire déjà commandé, ainsi que l'emploi d'exploitants de taxi additionnels d'après le permis obtenu par la compagnie de la part de la municipalité. De tels taxis seraient répartis par la compagnie et placés sous son contrôle et seraient couverts par les stipulations de l'assurance du ministère. Un passager d'avion arrivant à l'aéroport pourrait alors choisir, tout comme cela lui est possible à l'heure actuelle, entre le service d'autobus, de limousines ou de taxis, en indiquant son désir au responsable du contrôle du trafic.

La compagnie n'objecte en aucune façon à la suggestion émise lors du débat de ce comité à Montréal, selon laquelle le ministère des Transports installerait des lignes de téléphones directes avec les autres compagnies de taxi de façon qu'un voyageur ait la possibilité d'appeler le taxi de son choix par téléphone direct plutôt que d'avoir à chercher le numéro et appeler à partir d'un téléphone public. La compagnie rappelle cependant qu'elle ne peut garantir qu'elle continuera d'assumer ses obligations et fournir un service de transport au sol continu de vingt-quatre heures donnant complète satisfaction, au même tarif et pour un bail du même montant, si des stations de taxis ordinaires doivent être autorisées à l'avenir.

Voyage à vide

L'une des plaintes émises par les exploitants de taxis aux aéroports, effectuant un service semblable à celui de Malton, est qu'ils doivent souvent partir de l'aéroport «à vide», à moins qu'ils ne soient utilisés par la compagnie détenant la concession à l'aéroport. La compagnie fait remarquer que la grande majorité de ses voyages exigent soit une course «à vide» de chez le passager pour revenir à l'aéroport, étant donné que la compagnie ne possède pas de permis de taxi et n'est pas autorisée en vertu de la Loi sur les véhicules publics à assurer un service autre qu'à destination et en provenance de l'aéroport. Les termes de la Loi du Toronto métropolitain interdisent à quiconque autre que la *Toronto Transit Commission* d'exploiter un service collectif à l'intérieur des limites de la municipalité du Toronto métropolitain. Les tarifs de voitures de taxi sont calculés pour compenser une certaine proportion de déplacement «à vide» et, en raison du fait que l'Aéroport international de Toronto est situé à quelques milles seulement de la limite ouest du Toronto métropolitain, avec hôtels importants et actifs à proximité, très peu de voitures de taxi devraient voir à partir «à vide» sur une longue distance pour avoir une occasion de prendre des clients.

Plans For The Future

With the advent of the new jumbo jets and the expected increase of airline passengers, the company has been planning for some years, in consultation with the Department of Transport, the extension of ground transportation service from the airport. At the present time a senior member of the company is preparing a ten year study for future demands for ground transportation at Toronto International Airport. The company now operates buses between the airport and points in Metropolitan Toronto and Hamilton. The company also operates a limousine service and will arrange taxis for those passengers who desire to use a taxi cab. The company, in addition, has instituted a helicopter service to provide transportation between the airport and downtown Toronto.

The airport buses heretofore used by the company have been forty-one passenger buses.

Since the acquisition of the company in 1965, it has been studying new routes, new equipment and new methods of handling air travelling public with respect to bus operations. It has come to the conclusion that the company must inaugurate additional bus routes to those already covered in this brief and the increase in routes will mean that the number of persons using the buses will be less than required to sustain a forty-one passenger bus. Accordingly, the company made several trips to Europe to obtain a smaller bus, which is not available on this continent, and has one vehicle in service and 25 on order. Canadian chassis have been shipped to Europe so that the body can be assembled and the company expects to receive delivery of five further busses early in 1970 with the balance of twenty to follow shortly thereafter. This small buss has taken three years of planning at a considerable cost and the company will be the only operator with such a vehicle in Canada. It is anticipated that the buses will be used on regular route service to local hotels around the airport, to Hamilton, to the downtown hotels in Metropolitan Toronto, to north Toronto stations and provide crew buses for the respective airlines.

The company has recently leased an information booth directly opposite the west end baggage carousels on the arrivals level of the airport. Its staff will advise the public of all

Plans pour l'avenir

En raison de l'entrée en service des nouveaux réactés «jumbos» et l'augmentation prévue du nombre de voyageurs par avion, la compagnie, de concert avec le ministère des Transports, a étudié depuis quelques années l'agrandissement d'un service de transport au sol à partir de l'aéroport. A l'heure actuelle un membre doyen de la compagnie est attaché à la préparation d'une étude couvrant une période de dix ans pour déterminer la demande à venir en transport au sol à l'aéroport international de Toronto. La compagnie exploite maintenant un service d'autobus entre l'aéroport et des points situés dans Toronto métropolitain et Hamilton. La compagnie exploite aussi un service de limousines et fournira des taxis aux passagers qui désirent prendre une voiture de taxi. En outre, la compagnie a mis sur pied un service de transport entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto par hélicoptères.

Les autobus de l'aéroport employés jusqu'à présent par la compagnie sont des autobus de quarante et un passagers.

Depuis son acquisition en 1965, la compagnie n'a cessé d'étudier de nouvelles routes de nouveaux équipements et de nouvelles méthodes pour servir les passagers d'aviation par autobus. Elle en est arrivée à la conclusion que la compagnie doit inaugurer de nouveaux itinéraires d'autobus en plus de ceux présentés dans cet exposé, et que l'augmentation du nombre de routes se traduira par une réduction du nombre de passagers dans chaque autobus prévu pour transporter quarante et un passagers. En conséquence, la compagnie effectuera plusieurs voyages en Europe pour y rechercher un autobus de moindre grandeur, qu'il n'est pas possible de trouver sur ce continent, et a maintenant l'un de ces véhicules en service et vingt-cinq autres en commande. Les châssis canadiens ont été expédiés en Europe pour que les carrosseries puissent y être montées, et la compagnie s'attend à recevoir cinq autres autobus au début de l'année 1970, les vingt autres devant suivre peu après. Ce petit autobus nécessite trois ans d'études et a entraîné de lourdes dépenses, et la compagnie sera obligée de utiliser ce véhicule au Canada. Il est probable que ces autobus seront employés sur les itinéraires habituels desservant les hôtels locaux à proximité de l'aéroport, Hamilton, les hôtels du centre-ville du Toronto métropolitain, les stations du nord de Toronto, et ils assureront un service d'autobus pour les équipages des avions de lignes aériennes.

La compagnie a récemment loué un guichet de renseignements placé juste en face des carousels de bagages ouest au niveau des arrivées de l'aéroport. Son personnel donnera à

means of transportation, including those of other operators.

We submit the Department should review the traffic congestion caused by unauthorized vehicles continually circling within the Aeroquay. The congestion impedes the authorized carriers from providing a more efficient and prompt service to the public.

It is the opinion of the company that the proposed expansions of the bus routes and equipment, the limousine service and the proposed use of independent taxi cab owners will provide all the service necessary for the foreseeable future at the Toronto International Airport. It is submitted that the company is providing the quality of service that is demanded by the air travelling public and the airlines.

Suggestion Regarding an Independent Airport Tribunal

It is noted that Murray Hill Limousine Service Limited, in its presentation to this Committee in Montreal, suggested that the question of franchise for Department of Transport airports be determined by an independent tribunal who would decide those that would have the privilege of serving an airport based upon public interest, need and the capacity to provide that service. It is respectfully submitted that such a tribunal presently exists in the Province of Ontario in the Ontario Highway Transport Board and that that Board grants licences to provide public vehicle service to and from the airport based upon these considerations. Several applications from public vehicle operators for permission to serve the airport from their particular locations in Ontario have been heard and determined by the Ontario Highway Transport Board in favour of the applicant based upon evidence of public necessity and convenience. It is respectfully suggested that an additional tribunal is not required in the Province of Ontario.

The company stands ready to supply such additional information as the members of the committee may require.

Respectfully submitted.

HUME, MARTIN, TIMMINS & ALLEN,
Solicitors for Air Terminal
Transport Ltd.
Toronto, January 30th, 1970.

public tout renseignement quant à tous les moyens de transport, y compris ceux des autres exploitants.

Nous suggérons que le ministère révisé la question des véhicules non autorisés circulant continuellement dans l'Aeroquay et y causant des encombrements. De telles obstructions empêchent les transporteurs autorisés d'assurer un service plus prompt et efficace auprès du public.

La compagnie est convaincue que l'expansion prévue des itinéraires d'autobus et de l'équipement, le service de limousines et l'emploi suggéré de propriétaires de taxis indépendants assureront un service suffisant pour l'avenir prévisible à l'Aéroport international de Toronto. Il ne fait aucun doute que la compagnie assure un service conforme aux normes de qualité qu'exigent les passagers des lignes aériennes.

Suggestion au sujet d'un tribunal indépendant de l'aéroport

On remarquera que le *Murray Hill Limousine Service Limited*, lors de sa déclaration à ce Comité à Montréal, suggéra que la question de concession dans les aéroports du ministère des Transports soit déterminée par un tribunal indépendant qui désignerait ceux qui auraient le privilège de desservir un aéroport, en s'appuyant sur des points tels qu'intérêt public, besoins et aptitudes à assurer ce service. Est-il permis de rappeler respectueusement qu'un tel tribunal existe actuellement dans la province d'Ontario au sein du Conseil du transport routier de l'Ontario (Ontario Highway Transport Board) et que ce Conseil accorde des permis pour assurer un service de véhicules publics à destination et en provenance de l'aéroport en fonction de ces considérations. Plusieurs exploitants de véhicules publics ont présenté une demande en vue de desservir l'aéroport à partir de leur point d'origine en Ontario et le Conseil du transport routier de l'Ontario s'est prononcé en faveur du candidat selon l'évidence de ses raisons d'intérêt public et de commodité. Il ne semble donc pas nécessaire d'instaurer un nouveau tribunal dans la province d'Ontario.

La compagnie est toujours prête à fournir tout renseignement additionnel selon les désirs des membres de ce Comité.

Respectueusement,

HUME, MARTIN, TIMMINS & ALLEN
Avoués pour Air Terminal Transport Ltd.
Toronto, le 30 janvier 1970.

SCHEDULE "B"

From	To	Area	Taxi Name	Taxi Rates	Present A.T.T. Rates
TIA	King Edward.....	Downtown.....	Yellow.....	\$7.50	\$8.00
TIA	King Edward.....	Downtown.....	Independent.....	7.90	8.00
TIA	Swallow Ct.....	Don Mills—Lawrence York Mills Rd.....	Metro.....	8.00	8.00
TIA	Moore Park.....	Bayview Moore.....	Yellow.....	8.00	8.00
TIA	Rosedale.....	Roxborough Dr. Mt. Pleasant Rd.....	Diamond.....	8.30	8.00
TIA	Leaside.....	Rumsey Rd.—Eglinton Avenue.....	Co-op.....	7.80	8.00
TIA	Can. Motor Hotel..	Kennedy Rd.—Eglinton (Scarborough).....	Atlantic.....	9.10	9.50
TIA	Islington and Albion Rd.....	.....	Roys.....	3.30	3.50
TIA	Weston Rd. and Dennison Ave.....	.....	Kingsboro.....	2.90	3.75
TIA	Skyline Hotel.....	.....	Northwest.....	1.30-1.50	2.00
TIA	N. Toronto.....	Yonge Blvd.—Wilson.....	Diamond.....	6.00	7.00
TIA	N. Toronto.....	Duplex—Castlefield.....	.....	7.00	7.00
TIA	Yonge and Bloor...	.....	Yellow.....	8.50	8.00
TIA	Dixie Rd. and Dundas.....	.....	Diamond.....	4.40	4.25
TIA	Ascot Hotel.....	.....	AAA.....	2.00	2.25
TIA	Scarlet Rd. and East Drive.....	.....	Northwest.....	3.30	3.75

NOTE: Prior to the rate increase effective December 3, 1969, the above trips were taken in metered taxis. The trips were taken to provide a comparison for the Department of Transport when they were considering our rate increase.

ANNEXE «B»

De	À	Région	Raisons sociales	Tarif	Tarifs actuels d. A.T.T.
AIT	King Edward.....	Centre-Ville.....	Yellow.....	\$7.50	\$8.00
AIT	King Edward.....	Centre-Ville.....	Independent.....	7.90	8.00
AIT	Centre Swallow.....	Don Mills—Lawrence York Ch. Mills.....	Metro.....	8.00	8.00
AIT	Moore Parc.....	Bayview Moore.....	Yellow.....	8.00	8.00
AIT	Rosedale.....	Promenade Roxborough— Ch. Mt. Pleasant.....	Diamond.....	8.30	8.00
AIT	Leaside.....	Ch. Rumsly— Avenue Eglinton.....	Co-op.....	7.80	8.00
AIT	Hotel Motor Can...	Ch. Kennedy—Eglinton (Scarborough).....	Atlantic.....	9.10	9.50
AIT	Islington et Ch. Albion.....	.....	Roys.....	3.30	3.50
AIT	Ch. Weston et Avenue Dennison.	.....	Kingsboro.....	2.90	3.75
AIT	Hotel Skyline.....	.....	Northwest.....	1.30-1.50	2.00
AIT	Toronto-Nord.....	Boul. Yonge—Wilson.....	Diamond.....	6.00	7.00
AIT	Toronto-Nord.....	Duplex—Castlefield.....	.....	7.00	7.00
AIT	Yonge et Bloor.....	.....	Yellow.....	8.50	8.00
AIT	Ch. Dixie et Dundas	.....	Diamond.....	4.40	4.25
AIT	Hotel Ascot.....	.....	AAA.....	2.00	2.25
AIT	Ch. Scarlett et Pr. East.....	.....	Northwest.....	3.30	3.75

NOTE: Avant l'augmentation du tarif le 3 décembre 1969, les voyages sus-mentionnés ont été effectués en taxis mètres afin d'offrir un point de comparaison au ministère des Transports qui envisageait l'augmentation du tarif actuel.

EXHIBIT "C"

PIÈCE «C»

AIR CANADA

Place Ville Marie, Montreal 2, Canada

J. E. Nickson

Assistant Vice President—Sales

Vice-President Adjoint-ventes

November 12th, 1969

Montréal, le 12 novembre 1969

Dear John:

I would refer to your letter dated October 22nd and can sympathise with the position in which you find yourselves.

The purpose of this letter is to advise you that the Department of Transport, through Frank Young's office, is being advised that we support the type of operation which Air Terminal Transport provides but that we also feel that a common cab rank operated by Air Terminal Transport in some manner at Malton would be desirable.

I understand, privately, although I have not seen this in writing, that Murray Hill in Montreal has made the same type of suggestion to the Department of Transport, no doubt to take the heat off from the various taxi cab associations in the city. It is my understanding that Murray Hill, and I presume you might also consider the matter, has suggested that a common cab rank be made available to be local cab companies, i.e., Dorval or Lachine, and you might do the same in Toronto at Malton with local Mississauga cab companies.

I hope that our position is understood by you but, in any case, we want you to know that we feel that the operation of Air Terminal Transport at Malton is more than satisfactory from our point of view and you are to be complimented with respect to its operation.

I do think, however, that if you can provide some type of meter operation to and from the airport in the public interest and to allay any further criticism, it might be justifiable from our point of view.

Yours sincerely,

J. R. MacDonnell
resident
Air Terminal Transport Limited
Malton, Ontario.

Cher John,

J'ai bien reçu votre lettre du 22 octobre et croyez que je comprends la situation dans laquelle vous vous trouvez.

J'aimerais vous informer par la présente que le ministère des Transports a été saisi par le bureau de Frank Young que nous approuvons le genre de service assuré par Air Terminal Transport, mais qu'il serait aussi souhaitable qu'un poste de taxis commun exploité par Air Terminal Transport existe de quelque façon à Malton.

Je sais, tout en ne l'ayant pas lue, que la compagnie Murray Hill à Montréal a fait le même genre de proposition au ministère des Transports, sûrement pour apaiser les diverses associations de taxis de la métropole. Je crois savoir que la compagnie Murray Hill, et je présume que vous étudiez aussi cette question, a proposé qu'un poste de taxis commun existe à l'aéroport pour les compagnies de taxi locales, c'est-à-dire de Dorval ou de Lachine. Vous pourriez adopter la même solution à Malton pour les compagnies de taxis de Mississauga.

J'espère que vous comprendrez bien notre position, mais de toute manière, nous désirons vous assurer que nous croyons que le service de Air Terminal Transport à Malton est plus que satisfaisant et que tout le mérite vous en revient.

Toutefois, je crois que si nous pouvions assurer un certain genre de service de taxis-mètres en provenance et à destination de l'aéroport cela pourrait être justifié dans l'intérêt du public et pourrait faire taire bien des critiques.

Veillez agréer, cher John, l'expression de mes sentiments les plus chaleureux.

Monsieur J. R. McDonnell
Président
Air Terminal Transport Limited
Malton (Ont.)

APPENDIX "O"

APPENDICE «O»

104-31 Rosedale Road
Toronto 289, Ontario

Toronto, le 28 janvier 1970

January 28, 1970

Mr. H. P. Lessard
Chairman, standing committee on
Transport & Communications
House of Commons
Ottawa, Ontario

M. H. P. Lessard
Président, Comité permanent des
transports et des communications
Chambre des communes
Ottawa (Ont.)

Dear Mr. Lessard:

Monsieur le président,

Ground Transportation-Toronto International
Airport

Transport de surface à l'Aéroport
international de Toronto

As a fairly frequent air traveller, I am submitting this brief in opposition to that of the Metropolitan Toronto Taxicab Conference.

Je sou mets le présent mémoire à titre de voyageur par avion assez assidu pour m'opposer au mémoire présenté par la *Métropolitaine Toronto Taxicab Conference*

It has been my experience in other cities where unbridled competition from local taxis is permitted, the resultant loss of revenue to the authorized limousine and bus service at airports causes declining service and in some cases it has disappeared entirely.

Dans d'autres villes où la concurrence effrénée des taxis locaux est permise, j'ai eu l'occasion de constater que la perte de revenus que subissaient les services d'autobus et de limousines autorisés aux aéroports entraîneraient le déclin de ce service et, dans certains cas, leur disparition.

This then leaves the air traveller at the mercy of some of the dirtiest, most unkept vehicles in existence and many of them with drivers to match.

Le voyageur est donc laissé à la merci de quelques chauffeurs malpropres dont le véhicule est mal entretenu.

Please don't let this happen to ground transportation at Toronto. The present service is better than at most cities, let's leave it that way.

Je vous en prie, faites que cela ne se produise pas au service de surface de l'aéroport de Toronto. Le service actuel y est meilleur que dans presque toutes les villes; laissons-le donc intact.

Incidentally, I think a word should be put in here for the Toronto Transit Commission's express bus service to the airport. It is an excellent and economical alternative means of transport when not carrying too much luggage.

Incidentement, je crois qu'il serait bon de souligner la qualité du service d'autobus rapide de la *Toronto Transit Commission* de Toronto qui constitue un moyen de transport excellent et économique lorsque vous n'avez pas trop de bagages.

Yours very truly

Je demeure bien vôtre

R. G. Bell

R. G. Bell

APPENDIX "P"

17 Gibson Avenue
Toronto 185,
Ontario

January 29, 1970

For Presentation to:

Mr. H. Pit Lessard, Chairman,
The Standing Committee on Transport
and Communications,

February 10, 11, 12, 1970.
Toronto City Hall,
Toronto, Ontario.

Sirs:

I am an Architect who travels from Malton airport approximately twice a week. The absurdity of having to wait for extended periods of time for a limousine when taxis are often available having just dropped a fare, prompts me to write in favour of removing this restriction. A taxi stand should be established at Malton immediately.

Please let us end this ludicrous dispute and so what is so logical.

Yours sincerely,

Edward R. Baldwin

APPENDICE «P»

Toronto, le 29 janvier 1970.

Monsieur H.-Pit Lessard, président
Comité permanent des transports et
des communications

Toronto (Ont.)

Monsieur le président,

Je suis architecte et je reviens de l'aéroport de Malton environ 2 fois par semaine. Je trouve un peu absurde le fait de devoir attendre assez longtemps le service de limousine alors que des taxis viennent déposer des passagers. Cela me pousse à vous écrire et à demander la disparition de cette restriction. A mon avis, on devrait placer immédiatement un poste de taxis à Malton.

Mettons fin à ces disputes ridicules et soyons logiques.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments distingués.

Edward R. Baldwin

APPENDIX "Q"

Regarding Airline Limousine Service

224 Forest Hill Road
Toronto 7.

January 30th, 1970

Dear Sirs,

I have noted some interest in the many letters to the editor in recent months concerning the rights of taxi drivers to pick up passengers at the Toronto Airport. I would like to say that I am very sympathetic to the cause of the Toronto taxi drivers.

On the other hand, as a very frequent user of the Toronto Airport, flying some 25,000 miles a year with my family, I cannot help but be concerned about the availability of taxis to take me to and from the Airport. In "open airports" such as New York and Chicago where no Airport Limousine Service exists, I have often waited up to and over an hour for a taxi. And furthermore, the drivers on occasions have refused to take me to my destinations (for example the trip from Kennedy to La Guardia).

The Airline Limousine Service provides its users with up to date departure information when the Airline has not informed the traveller and when Airline telephone lines are engaged.

How can the cab companies who cannot provide *regular* customers with "in town" service at rush hours and in inclement weather and who frequently will not prebook (for example to Union Station), provide adequate Airport Service?

In consideration of the foregoing, I hope that Toronto's excellent Airline Limousine Service will be continued. Also, I wonder how much flying some of the people writing letters to the editor actually do in a year.

I will be out of Canada during the hearings—travelling—but would be most willing to testify in person on my return.

Yours sincerely,

Diana Puers
(Mrs. Michael)

APPENDICE «Q»

Objet: Service de limousine à l'aéroport d
Toronto224 chemin Forest H
Toronto

le 30 janvier 1977

Messieurs,

Au cours des derniers mois, j'ai remarqué que dans plusieurs lettres au rédacteur, on s'intéressait au droit des chauffeurs de taxi de prendre des passagers à l'aéroport de Toronto. J'aimerais vous dire que je sympathise beaucoup avec eux.

D'autre part, à titre d'utilisateur assidu de l'aéroport de Toronto, qui parcourt quelque 25,000 miles en avion avec ma famille tous les ans, je m'inquiète au sujet de la disponibilité des taxis à destination et en provenance de l'aéroport. Dans des aéroports ouverts comme à New York et à Chicago où il n'existe aucun service de limousine, j'ai souvent attendu jusqu'à une heure avant d'obtenir un taxi. À l'occasion des chauffeurs ont refusé de me conduire, par exemple, de l'aéroport Kennedy à l'aéroport La Guardia.

Le service de limousine donne à ses passagers des renseignements sur les heures de départ des avions lorsque la compagnie aérienne a oublié de le faire ou lorsque les lignes téléphoniques de la compagnie sont occupées.

Comment les compagnies de taxis qui ne peuvent assurer aux clients réguliers un service efficace aux heures de pointe et en tout temps et qui très souvent n'accepteront pas de clients à l'avance, par exemple, à la gare Union, comment ces compagnies dis-je, peuvent-elles assurer un service adéquat à l'aéroport

À la lumière de ces faits, j'espère que l'excellent service de limousine de l'aéroport de Toronto sera maintenu.

Permettez-moi de me demander quel pourcentage des personnes qui écrivent des lettres au rédacteur voyagent en avion au cours d'une année.

Au cours des séances qui seront tenues à Toronto, je serai malheureusement en voyage mais j'accepterais volontiers de témoigner en personne à mon retour.

Veillez agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Diana Peer
(Mrs. Michael)

APPENDIX "R"

APPENDICE «R»

D. L. Spanjer
16 Dalmeny Road
Willowdale, Ontario
Telephone: Home—889-6022
Office 291-6227

February 2, 1970

Air Terminal Transport Limited
Indian Line, Ontario
ATTN: Mr. Bruce Dodds, President

Gentlemen:

I understand that your Company will be submitting a brief to the Standing Committee on Transport and Communications. In support of this I attach the following documents:

Exhibit A—Letter, dated September 7, 1969, D. L. Spanjer to Metropolitan Licensing Commission.

This letter was written on advice of the Metropolitan Toronto Police after I had reported to them an incident involving an AAA Weston cab.

It summarizes my experience of an attempted overcharge and intimidation by threat of physical violence which resulted in my being left to carry a heavy suitcase approximately one mile to my home at close to midnight. It requests that the Licensing Commission investigate this matter.

Exhibit B—Letter, dated October 17, 1969, D. L. Spanjer to Metropolitan Licensing Commission.

This letter draws attention to the fact that 6 weeks had transpired from the date of my complaint and that there was no action apparent. I had telephoned Mr. Kaye of the Metropolitan Licensing Commission after 3 weeks, only to receive a somewhat evasive reply.

Exhibit C—Registered Letter, dated November 27, 1969, D. L. Spanjer to Metropolitan Licensing Commission.

This letter draws attention to the fact that my two previous letters had not been acknowledged, and requests immediate advice on the status of the MLC investigation.

Exhibit D—Reply dated December 5, 1969 from the Metropolitan Licensing Commission.

This letter is self-explanatory. I have heard no further from the MLC or anyone else concerning this matter.

Willowdale, le 2 février 1970

Air Terminal Transport Limited
Indian Line (Ont.)

A l'attention de: M. Bruce Dodds, président.

Messieurs,

Je crois savoir que votre compagnie soumettra un mémoire au comité permanent des transports et des communications. Pour vous appuyer, je vous envoie les documents suivants:

Pièce A—Lettre du 7 septembre 1969, de M. D. L. Spanjer à la «Metropolitan Licensing Commission.»

La présente lettre a été écrite sur le conseil d'un agent de police du Toronto métropolitain après que je lui eus fait rapport d'un incident qui impliquait un chauffeur de taxi de la compagnie AAA Weston.

Voilà le résumé de mon expérience? On a voulu me charger une somme trop élevée et m'intimider par la menace, ce qui m'a obligé à transporter jusqu'à ma maison une lourde malle sur une distance d'environ un mile vers minuit. Je demande à la *Metropolitan Licensing Commission* d'enquêter sur cette affaire.

Pièce B—Lettre du 17 octobre 1969 de M. D. L. Spanjer à la «Metropolitan Licensing Commission.»

La présente lettre indique que six semaines se sont écoulées depuis la date de ma requête et qu'on ne semble pas y donner suite. Après trois semaines, j'ai téléphoné à M. Kaye de la *Metropolitan Licensing Commission* qui m'a donné une réponse quelque peu évasive.

Pièce C—Lettre recommandée du 27 novembre 1969 de M. D. L. Spanjer à la «Metropolitan Licensing Commission.»

La présente lettre souligne le fait que l'on n'a pas accusé de réception de mes deux lettres précédentes et j'y demande des renseignements au sujet de l'enquête de la MLC.

Pièce D—Réponse du 5 décembre 1969 de la «Metropolitan Licensing Commission.» La présente lettre s'explique d'elle-même. Je n'ai reçu aucune lettre de la MLC ou d'une autre personne au sujet de cette affaire.

I can appreciate that the Licensing Commission may not be able to resolve a situation such as this entirely satisfactorily, since there may well be two apparently conflicting versions. I do, however, find it difficult to believe that they have made any serious attempt to investigate this when they offer such feeble excuses as 'they tried to telephone me and there was no reply'. My wife may or may not have been at home at the time, but a postcard asking me to call them, is an obvious solution if such a problem existed.

From my experience I have concluded that the service provided by Air Terminal Transport is consistently good, whereas the service by the independent taxi owners is not consistent. Whilst I recognize that there may be occasional abuses by both the Air Terminal Transport and the independent taxi owners, I know of no case where the Air Terminal Transport has failed to investigate and act on any complaint. In contrast, it is clear to me that the Metropolitan Licensing Commission is unable /unwilling to control or regulate the independent taxi operators.

I am strongly opposed to the public being exposed to the type of abuse described, and I therefore support the Air Terminal Transport Company in their submission. I could be available on reasonable notice if the Committee on Transport and Communications would wish me to appear in person.

Yours very truly,

D. L. SPANJER, P. Eng.

4 encls.

EXHIBIT A.

16 Dalmeny Road
Willowdale, Ont.
September 7, 1969

Metropolitan Toronto Licensing Commission
244 Eglinton Ave. E.
Toronto, Ont.

Attention: Mr. Gordon Kaye

Gentlemen:

Subject: AAA Weston Taxi Cab No. 1350
Licence 488 25n

On the evening of September 2nd at approximately 11 p.m. I arrived at Toronto Airport. I asked the limousine dispatcher for a car to Thornhill and was directed to the above cab. I gave the driver instructions to take me to 16 Dalmeny Road, and explained its location between Yonge and Bayview.

Je peux comprendre que la *Metropolitan Licensing Commission* ne puisse apporter une solution tout à fait satisfaisante à cette affaire étant donné qu'il peut y avoir deux versions apparemment contradictoires. Je trouve toute fois difficile de croire qu'on ait essayé de faire enquête en la matière lorsqu'on m'offre de excuses aussi convaincantes que: «Nous avons essayé de vous téléphoner et il n'y avait pas de réponse.» Il est possible que ma femme n'ait pas été à la maison à ce moment-là, mais on aurait pu m'envoyer une carte postale pour me demander de rappeler.

L'expérience m'a permis de constater que le service de l'*Air Terminal Transport Company Limited* est assez bon, alors que le service de propriétaires de taxis indépendants ne l'est pas. Bien que je reconnaisse qu'à l'occasion il y ait certains abus de la part de *Air Terminal Transport* et des propriétaires de taxis indépendants, je n'ai jamais entendu dire que la compagnie *Air Terminal Transport* n'a pas fait enquête à la suite d'une plainte. Par contre, il est évident que la *Metropolitan Licensing Commission* ne peut ou ne désire pas contrôler ou vérifier le service des chauffeurs de taxi indépendants.

Je m'oppose énergiquement à ce que le public soit exposé à ce genre d'abus et j'ai donc souscrit au mémoire de la *Air Terminal Transport Company*. Si l'on m'avertit quelque temps à l'avance, je serai prêt à venir témoigner en personne devant le Comité des transports et des communications.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

4 pièces jointes.

D. L. Spanjer, Ing.

PIÈCE A

Willowdale, le 7 septembre 1969

Metropolitan Toronto Licensing Commission
244 est, avenue Eglinton
Toronto (Ont.)

A l'attention de: M. Gordon Kaye

Messieurs,

Objet: Chauffeur N° 1350 de taxi AAA
Weston immatriculé 488 25N

Le 2 septembre dernier, je suis arrivé à l'aéroport de Toronto vers 23 h. J'ai demandé au contrôleur de la limousine une voiture en direction de Thornhill et on m'a dirigé vers le chauffeur de taxi susmentionné, auquel j'ai donné instruction de me conduire au 16 chemin Dalmeny en lui expliquant que c'était situé entre Yonge et Bayview.

The cab driver activated the meter and drove off. Somewhere between the main airport building and the public highway the driver advised me that a flat rate of \$8.00 applied. I replied that I wanted to pay by the meter and that the normal rate was between \$6 and \$7.00, I had never paid \$8.00 and would not do so now. He made no comment and in due course arrived at my home. The meter was then showing \$5.85.

I asked the driver for a receipt and he enquired whether I wanted it made out for \$8.00. I replied that \$5.85 was what the meter showed and this is what I wanted on the receipt. He became somewhat annoyed and insisted that the fare was \$8.00, and that he had told me this. I, in turn, pointed out that I never agreed to pay \$8.00 and reiterated that I made the journey many times and had always paid between \$6 and \$7.00. I advised him that he could take my name and address and that I would settle it with the cab company but I would not pay him more than was showing on the meter. At this point he drove off at high speed and stating that if I did not pay the \$8 he was going to take me back to the airport. He passed through two stop signs slowing only enough to see if the road was clear. I asked him to stop but he ignored this. I advised him that I would take legal action if he didn't stop but he again ignored this. At the third stop sign at Henderson and Steeles he was forced to stop by the passing traffic.

At this point I opened the door and got out, I grabbed my suitcase and tried to detain him. After some struggling I got it from his grip. He then called out he would settle for \$5.85. I stated that I would not pay \$5.85 to be lugged on mile away from my home but I would give him my name and address for the matter to be settled by the cab company. He invited me to get back into the cab and said that he would drive me to my home, but in view of my previous experience in his cab I declined stating again that I would not pay \$5.85 to be left with a heavy suitcase a mile from my home, and that I would settle the matter with the cab company. At this point I got out of his cab, seized my arm adding "I will break your arm if you do not pay".

After due consideration of his size I advised him I would pay this, drawing to his attention that I was paying in the face of a threat of physical violence. I asked for a receipt for the amount that I was paying him and then carried the suitcase to my home arriving approximately 11:45 p.m.

Le chauffeur de taxi a mis le taximètre en marche et a démarré. A un certain endroit entre l'édifice principal de l'aéroport et l'autoroute, le conducteur m'a indiqué qu'il y avait un taux forfaitaire de 8 dollars. J'ai répliqué que je désirais payer ce que le taximètre indiquerait, soit un taux normal qui se chiffre entre 6 et 7 dollars, que je n'avais jamais payé 8 dollars et que je ne le ferais pas. Il n'a pas apporté de commentaires et à la maison, le taximètre indiquait \$5.85.

J'ai demandé un reçu au chauffeur qui s'est enquis si j'en désirais un de 8 dollars. J'ai répliqué que le taximètre indique \$5.85 et que je désirais un reçu établi à ce montant. Il a semblé ennuyé et a insisté sur le fait que le tarif était de 8 dollars, comme il me l'avait dit auparavant. Je lui ai répondu en retour que je n'avais jamais accepté de payer 8 dollars et lui rappelais que j'ai souvent fait le voyage et que je n'avais payé qu'entre 6 et 7 dollars. Je lui ai dit qu'il pouvait prendre mon nom et mon adresse et que je réglerais cette affaire avec la compagnie de taxis, mais que je ne paierais pas plus que le montant indiqué par le taximètre. A ce moment-là, il a démarré en vitesse en déclarant que si je ne payais pas les 8 dollars requis, il allait me ramener à l'aéroport. Il a passé deux arrêts en ralentissant seulement suffisamment pour voir si la voie était libre. Je lui ai demandé de s'arrêter, mais il n'en fit pas de cas. Je l'ai averti que je lui intenterais une poursuite s'il n'arrêtait pas, mais encore une fois il n'a pas semblé entendre. Au troisième arrêt, à l'angle des rues Henderson et Steeles, il a été obligé d'arrêter à cause de la circulation.

J'ai alors ouvert la portière et je suis sorti. Il a agrippé ma malle et a essayé de la retenir. Après quelques difficultés, j'ai enfin pu reprendre la malle. Il a alors déclaré qu'il réglerait le compte pour \$5.85. Je lui ai déclaré que je ne paierais pas \$5.85 pour être déposé à un mille plus loin de ma maison, mais que je lui donnerais mon nom et mon adresse et que je réglerais cette affaire avec la compagnie de taxis. Il m'a invité à prendre place dans le taxi en m'indiquant qu'il me reconduirait à la maison, mais étant donné l'expérience que j'avais vécue, j'ai décliné l'offre en disant que je n'allais pas payer \$5.85 pour faire un mille à pied avec une malle lourde et que je réglerais l'affaire avec la compagnie de taxis. A ce moment-là il est sorti du taxi m'a saisi le bras en disant qu'il allait me le casser si je ne le payais pas.

Devant sa taille, je lui ai dit que j'allais le payer, en lui faisant bien remarquer que je payais uniquement parce qu'il me menaçait. J'ai demandé un reçu de la somme que je lui payais et j'ai transporté la malle jusqu'à la maison où je suis arrivé vers 11 h. 45.

For your information, a copy of the receipt is attached. This was made out at my request before I paid the driver at the corner of Henderson and Yonge approximately 1 mile from my home.

In view of my experience I would appreciate your observations in this matter.

Yours very truly,

D. L. Spanjer

DLS/es

Encl: Receipt for \$5.85.

EXHIBIT B

16 Dalmeny Road
Willowdale, Ont.
October 17, 1969.

Metropolitan Toronto Licensing Commission
244 Eglinton Ave. E.
Toronto, Ont.

Attention: Mr. F. Neville, Chairman

Gentlemen:

Subject: AAA Weston Taxi Cab No. 1350
Licence 488 25N

On September 7th, I made a detailed report of an experience with the above cab concerning overcharging of the fare and a threat of physical violence.

I asked you to investigate this. Some two weeks later, as I had not received an acknowledgement I telephoned Mr. Kaye and asked whether the letter has been received. Mr. Kaye advised me that he vaguely remembered the letter but it was being handled by someone else in the Licensing Commission and promised that this would be looked into. It is now approximately six weeks from the date of my letter and I have still not received an acknowledgement or heard in any way.

It would seem to me that a matter such as this justifies more serious attention and I would therefore ask again that you investigate this complaint and advise me of your findings.

Yours very truly,

D. L. Spanjer

Pour votre gouverne, vous trouverez ci-joint une copie de reçu qui a été établi à ma demande avant que je ne paie le chauffeur à l'angle des rues Henderson et Yonge, à environ un mille de ma demeure.

J'aimerais que vous apportiez vos commentaires au sujet de cette affaire.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Pièce jointe: Reçu établi au montant de \$5.85

D. L. Spanjer

PIÈCE B

Willowdale, le 17 octobre 1969

Metropolitan Toronto Licensing Commission
244 est, avenue Eglinton
Toronto (Ont.)

A l'attention de M. F. Neville, président

Messieurs,

Objet: Chauffeur n° 1350 de la compagnie de taxi AAA Weston, immatriculé 488 25N

Le 7 septembre dernier, j'ai fait un rapport détaillé de l'expérience que j'avais eue avec le chauffeur susmentionné qui m'a demandé un montant trop élevé et qui m'a menacé.

Je vous demandais alors de faire enquête. Quelque deux semaines plus tard, comme je n'avais reçu aucun accusé de réception, j'ai téléphoné à M. Kaye et je lui ai demandé si la lettre avait bien été reçue. M. Kaye m'a répondu qu'il se rappelait vaguement de la lettre, mais que quelqu'un d'autre s'en occupait au bureau de la *Metropolitan Licensing Commission*. Il m'a promis d'étudier l'affaire. Il y a déjà six semaines environ que j'ai envoyé la lettre. Je n'ai pas encore reçu d'accusé de réception et n'en ai pas entendu parler de toute façon.

A mon avis, une affaire de ce genre devrait faire l'objet d'une attention particulière. J vous demanderais donc encore une fois d'enquêter au sujet de cette affaire et de me faire part des résultats de votre enquête.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

D. L. Spanjer

EXHIBIT C

16 Dalmeny Road
Willowdale, Ont.
November 27, 1969.

REGISTERED.

Metropolitan Toronto Licensing Commission,
244 Eglinton Ave. E.
Toronto, Ont.

Attention: Mr. F. Neville, Chairman

Gentlemen:

Subject: AAA Weston Taxi Cab No. 1350
Licence 488 25N

On September 7th, I made a detailed report of an experience with the above cab concerning overcharging of the fare and a threat of physical violence.

On October 17th I wrote to you pointing out that I have not received an acknowledgement and asked you again to investigate the matter and advise me of your findings.

It is my understanding that one of the functions of the Licensing Commission is to safeguard the public and to prevent such abuses as I have reported.

I would therefore ask you to advise me by return of the status of your investigation.

Yours very truly,

D. L. Spanjer

EXHIBIT D

METROPOLITAN LICENSING
COMMISSION

December 5, 1969.

Mr. D. L. Spanjer,
16 Dalmeny Road,
Willowdale, Ontario.

Dear Sir:

I acknowledge receipt of your letter of November 27, 1969, concerning AAA Weston Taxi. Our Mr. Smith has endeavoured to contact you by telephone on numerous occasions without success. We are having difficulty in locating the driver concerned, but are continuing in our attempts to complete this investigation. I might add that the driver's license will not be renewed until this matter has been settled.

Yours truly,

H. G. Kaye,
Chief Inspector.

PIÈCE C

Willowdale, le 27 novembre 1969

LETTRE RECOMMANDÉE

Metropolitan Toronto Licensing Commission
244 est, avenue Eglinton
Toronto (Ont.)

A l'attention de: M. F. Neville, président

Messieurs,

Objet: Chauffeur n° 1350 de la compagnie de taxi AAA Weston, immatriculé 488 25N

Le 7 septembre dernier, j'ai envoyé un rapport détaillé d'une expérience vécue avec le chauffeur susmentionné qui me demandait un montant trop élevé et qui m'a menacé.

Le 17 octobre dernier, je vous faisais remarquer que je n'avais reçu aucun accusé de réception et je vous demandais encore une fois de faire enquête au sujet de cette affaire et de me faire connaître les résultats de votre enquête.

A mon avis, l'une des fonctions de la *Metropolitan Licensing Commission* est de protéger le public et de prévenir les abus du genre de celui que je vous ai rapporté.

Je vous demanderais donc de me faire savoir par retour du courrier où en est rendue votre enquête.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

D. L. Spanjer

PIÈCE D

Toronto le 5 décembre 1969

Monsieur D. L. Spanjer
16, Chemin Dalmeny
Willowdale (Ont.)

Monsieur,

Nous accusons réception de votre lettre du 27 novembre 1969 au sujet du chauffeur de taxi de la compagnie AAA Weston. M. Smith, un de nos employés, a essayé à plusieurs reprises de vous rejoindre par téléphone, mais en vain. Nous avons de la difficulté à retracer le chauffeur en question, mais nous essayons de compléter cette enquête. Nous devons vous faire remarquer que le permis du chauffeur en question ne sera pas renouvelé tant que cette affaire ne sera pas réglée.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

L'inspecteur en chef,
H. G. Kaye.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 11

TUESDAY, FEBRUARY 24, 1970

LE MARDI 24 FÉVRIER 1970

Respecting

Concernant

BILL C-137

BILL C-137

The Motor Vehicle Safety Act

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

and Messrs.

Allmand,
Breau,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,

Howe,
Mather,
McCutcheon,
Noble,
Peddle,
Portelance,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Robert Normand
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Pringle,
Rock,
Skoberg,
Smith (*St-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel (20).

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

Conformément à l'article 65(4) (b)
Règlement

Mr. Peddle replaced Mr. Forrestall on February 16, 1970.	M. Peddle remplace M. Forrestall, le février 1970.
Mr. Mather replaced Mr. Benjamin on February 17, 1970.	M. Mather remplace M. Benjamin, le février 1970.
Mr. Pringle replaced Mr. Weatherhead on February 23, 1970.	M. Pringle remplace M. Weatherhead le février 1970.
Mr. Gervais replaced Mr. Deakon on February 23, 1970.	M. Gervais remplace M. Deakon, le 23 février 1970.
Mr. Forget replaced Mr. Gervais on February 24, 1970.	M. Forget remplace M. Gervais, le 24 février 1970.
Mr. Smith (<i>St. Jean</i>) replaced Mr. Givens on February 24, 1970.	M. Smith (<i>St-Jean</i>) remplace M. Givens le 24 février 1970.
Mr. McCutcheon replaced Mr. Skoreyko on February 24, 1970.	M. McCutcheon remplace M. Skoreyko, 24 février 1970.
Mr. Noble replaced Mr. Mazankowski, on February 24, 1970.	M. Noble remplace M. Mazankowski, le février 1970.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

MONDAY, February 2, 1970.

Ordered,—That Bill C-137, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicles and to provide for safety standards for certain motor vehicles imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 2 février 1970

Il est ordonné,—Que le Bill C-137, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes,

ALISTAIR FRASER,

The Clerk of the House of Commons.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, February 24, 1970.
(25)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Gervais, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, Noble, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Turner (*London East*), Trudel—(15).

Other member present: Mr. Loiselle, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From Shur-Guide Equipment Inc.: Mr. Maurice Martel, President; *From the Department of Transport:* Mr. Jacques Fortier, Legal Counsel; Mr. Gordon D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Chairman made an oral report of the meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure which was held on Tuesday, February 17, 1970.

The Committee then proceeded with the consideration of Bill C-137, Motor Vehicle Safety Act, and the Chairman invited representatives of Shur-Guide Equipment Inc. to come forward.

The Committee agreed to allow representatives of Shur-Guide Equipment Inc. to show a short film on the efficiency of the Shur-Guide Stabilizer that they sell to improve handling of motor vehicles under normal, difficult and dangerous driving conditions.

Before the film was shown, Mr. Maurice Martel, reading from a prepared text, made an opening statement.

The showing of the film being concluded, Mr. Martel was questioned thereon.

The Committee agreed to Mr. Martel's supplying additional information to the Committee.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 24 février 1970
(25)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 40. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Gervais, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, Noble, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Turner (*London-Est*), Trudel—(15).

Autre député présent: M. Loiselle, secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports.

Témoins: De la Shur-Guide Equipment Inc.: M. Maurice Martel, président; *Du ministère des Transports:* MM. Jacques Fortier, conseiller juridique; Gordon D. Campbell, directeur, Sécurité, automobile et routière.

Le président donne de vive voix un rapport de la séance du sous-comité du programme et de la procédure tenue le mardi 17 février 1970.

Le Comité continue l'étude du Bill C-137, Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Le président invite les représentants de la *Shur-Guide Equipment Inc.* à s'avancer.

Le Comité autorise les représentants de la *Shur-Guide Equipment Inc.* à montrer un court métrage sur l'efficacité du stabilisateur Shur-Guide vendu pour améliorer le contrôle des véhicules automobiles dans des conditions de conduite normale, difficile et dangereuse.

Avant de projeter le film, M. Maurice Martel donne lecture d'un texte.

Après le visionnement, M. Martel répond aux questions des députés.

Le Comité accepte que M. Martel fournisse de plus amples renseignements au Comité à une date ultérieure.

The witnesses were thanked for their contribution and they were allowed to retire.

The Chairman then introduced officials of the Department of Transport. Reading from a prepared text, Mr. Jacques Fortier, Legal Counsel, made an opening statement and was questioned thereon, assisted by Mr. Campbell.

The Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they withdrew, subject to be recalled at this afternoon's sitting.

At 12:05 p.m. the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (26)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 4:00 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breaux, Forget, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*), Trudel—(15).

Other member present: Mr. Peters.

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Same witnesses who appeared at the morning sitting with the addition of Mr. Hugh Young, automotive engineer.

The Committee resumed consideration of Bill C-137 and the Minister of Transport made a statement with respect to the purposes of Bill C-137 and of the Motor Vehicle Safety Standards. Following his statement, he was questioned thereon, assisted by officials of the Department.

The Committee agreed to Dr. Campbell's submitting information as to the number of new cars sold in a year as compared with the number of used cars on the road.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président présente ensuite les hauts fonctionnaires du ministère des Transport. M^e Jacques Fortier, conseiller juridique, donne lecture d'un exposé et répond ensuite, avec l'aide de M. Campbell, aux questions des députés.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer sous réserve d'une nouvelle convocation pour cet après-midi.

A midi 05, la séance du Comité est levée jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (26)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à nouveau cet après-midi à 4 h. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breaux, Forget, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*), Trudel—(15).

Autre député présent: M. Peters.

Comparaît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Les mêmes témoins que ce matin, en plus de M. Hugh Young, ingénieur en technique automobile.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-137. Le ministre fait une déclaration relative aux objectifs du Bill C-137 et aux Normes de sécurité des véhicules automobiles et répond ensuite aux questions des députés avec l'aide des hauts fonctionnaires du ministère.

Le Comité accepte que M. Campbell fournisse des renseignements relatifs au nombre de nouvelles voitures vendues au cours d'une année par rapport au nombre de voitures usagées en circulation.

The Motor Vehicle Safety Standards
were filed with the Clerk as *Exhibit No. 6*.

Les Normes de sécurité des véhicules
automobiles sont déposées chez le greffier
du Comité à titre de *Pièce justificative n°*
6.

At 6:15 p.m., with the questioning of
witnesses continuing, the Committee ad-
journed to the call of the Chair.

A 6 h 15, l'interrogatoire des témoins se
poursuivant, le Comité s'ajourne jusqu'à
nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, February 24, 1970

• 0942

The Chairman: Gentlemen, before we begin consideration of Bill C-137 concerning motor vehicle safety, I would like to make a report of the Standing Committee meeting which was held on Thursday, February 17, 1970.

Certain companies and associations had expressed their intention of making representations to the Transport and Communications Committee on the subject of Bill C-137. The subcommittee therefore agreed to begin consideration of Bill C-137 today, February 24, 1970, and to invite the following companies and associations to appear before the Committee: Shur-Guide Equipment Inc., of Montreal; Motor Vehicle Manufacturers' Association, Toronto; Rubber Association of Canada, Toronto; Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd., London, England, and Minnesota Mining and Manufacturing Association Ltd., London, Ontario.

These companies and associations were all contacted and invited to appear before this Committee. Only one organization was not reached and that was the one in London, England. We could not reach them by phone. The only company that was really interested and which mentioned it would like to be heard is the Shur-Guide Equipment Inc. Its representatives are here this morning.

Before asking the witness to present his brief, would the Committee agree to allow this gentleman to present a film, which would last ten minutes or so, explaining and demonstrating his equipment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, before we go on, I believe this Committee is entitled to hear at least the Big Four auto manufacturers here in Canada. If the Committee would agree without a motion, I would like to suggest that we not only invite but request that they appear before this Committee. These people have no doubt been before the United States Congressional committee in regard to auto safety. I think it only fair that they treat us in like manner in order that we might be just as familiar with the auto safety standards as

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 24 février 1970

Le président: Messieurs, avant de commencer l'étude du bill C-137, concernant la sécurité des véhicules automobiles, j'aimerais vous faire rapport de la réunion du comité permanent qui a eu lieu le jeudi, 3 février 1970.

Certaines sociétés et associations avaient exprimé l'intention de formuler des instances auprès du Comité des transports et des communications au sujet du bill C-137. Le sous-comité a donc convenu de commencer l'étude du bill C-137 aujourd'hui, le 24 février 1970, et d'inviter les sociétés et associations suivantes à comparaître devant le comité: la *Shur Guide Equipment Inc.*, de Montréal; la *Motor Vehicle Manufacturers' Association*, de Toronto; la *Rubber Association of Canada*, Toronto; la *Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd.*, de Londres et la *Minnesota Mining and Manufacturing Association Ltd.*, de London, Ontario.

Nous avons communiqué avec ces sociétés et associations et nous les avons invitées à comparaître. Nous n'avons pu communiquer avec un des organismes, et c'est celui de Londres. Nous n'avons pu les atteindre par téléphone. La seule société qui était vraiment intéressée et qui a fait part de son désir de comparaître, est la *Shur Guide Equipment Inc.*, dont les représentants sont ici ce matin.

Avant de demander au témoin de présenter son mémoire j'aimerais que le Comité l'autorise à présenter un film qui durera peut-être dix minutes dans lequel on explique le matériel et on fait une démonstration.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, avant de poursuivre, je crois que le Comité aurait le droit d'entendre les instances des quatre grands fabricants d'automobiles ici au Canada. Si le Comité est d'accord sans motion, j'aimerais proposer que, non seulement nous les invitions, mais que nous leur demandions de comparaître devant notre Comité. Ces gens ont sans doute comparu devant le Comité du congrès américain, au sujet de la sécurité des véhicules automobiles. Il est juste qu'ils fassent de même pour nous

[Text]

they are across the line. If you so desire, I will certainly make a motion to this effect, but if you would rather have a discussion on it first, I would be quite happy to agree to that.

The Chairman: You said auto safety?

Mr. Skoberg: This whole Bill—the Bill we have before us at this particular time. I realize that we have quite a list of people who were going to or have indicated some desire to be heard. I understand now that they are not going to be here and I think there should be some representation from the auto industry.

• 0945

The Chairman: They were all invited to be here, Mr. Skoberg, and their answers were that they were well aware of the Bill, that they had made a study with the Department, and that they had nothing against coming up here but were not interested in presenting a brief.

Mr. Skoberg: My position is that I am very much interested that they come here and, if necessary, I will move that they be requested to come here to let us have the benefit of their knowledge of some of the things we have before us. I do not think it is good enough that the auto industry tell us that they are not interested in coming before us. We are the ones, not the Department, who must answer to the public and we would like to know what is going on.

The Chairman: Could you specify which one in particular you would want to hear?

Mr. Skoberg: I am referring to the Big Four.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Skoberg's suggestion and I think it is really a good suggestion but I am wondering if it is a bit premature inasmuch as this Bill deals with the fact that we are going to have safety standards for automobiles but it does not establish what the safety standards are, does it?

Mr. Skoberg: Absolutely.

Mr. Pringle: Are they in this Bill?

Mr. Horner: They are in the *Hansard*.

[Interpretation]

afin que nous soyons aussi au courant des normes de sécurité qu'on peut l'être de l'autre côté de la frontière. Si vous le voulez, je pourrais formuler une motion mais si vous voulez en discuter, je serais tout à fait disposé à attendre.

Le président: Vous avez dit la sécurité des véhicules automobiles?

M. Skoberg: Tout le bill, celui que nous voulons étudier à l'heure actuelle. Je comprends qu'il y a toute une liste de gens qui devaient comparaître ou en avaient manifesté le désir. Si j'ai bien compris, ils ne viendront pas maintenant, mais je trouve que nous devrions entendre des représentants de l'industrie de l'automobile.

Le président: Ils ont tous été invités à comparaître, monsieur Skoberg. Ils ont répondu qu'ils étaient tout à fait au courant des dispositions du bill, qu'ils l'avaient étudié avec le Ministère, et qu'ils n'avaient aucune objection à comparaître, mais qu'ils n'étaient pas intéressés à présenter un mémoire.

M. Skoberg: Je serais moi-même fort intéressé à les avoir et, au besoin, je proposerais qu'on leur demande de venir ici afin que nous puissions profiter de leur connaissance des sujets à l'étude ici. Je crois que c'est nous non seulement le ministère, mais nous ici au Comité, qui sommes responsables au public et nous voudrions savoir ce qui se passe.

Le président: Voulez-vous nous indiquer précisément le nom de la société que vous voudriez entendre.

M. Skoberg: Je parle des quatre grands fabricants d'automobiles.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: J'appuie la proposition de M. Skoberg, qui est excellente à mon sens, mais je me demande aussi si ce n'est pas un peu prématuré, étant donné que le bill traite vraiment du fait que nous aurons des normes de sécurité pour les automobiles, mais qu'il n'établit pas ces normes. Ai-je raison?

M. Skoberg: Oui.

M. Pringle: Est-ce qu'elles se trouvent dans les dispositions du bill?

M. Horner: Elles sont énumérées dans l'*Hansard*.

[Texte]

Mr. Pringle: But they are not incorporated in his Bill.

Mr. Skoberg: These safety standards can be incorporated at the discretion of the Governor in Council, as I understand it, but the list of motor vehicle safety standards has been included and we have those before us. I would like to know from the auto industry itself just what they have done in the United States in this regard and what they plan to do in Canada. I believe we ourselves have a few suggestions we will be making as time goes on which should be added to these safety standards.

The Chairman: Mr. Skoberg, if you agree with me, we could hear our witness now. Later we will have Mr. Fortier and Mr. Campbell, who may be able to give you answers. After this morning's sitting we could have a steering committee meeting to decide which one you would like to appear.

Mr. Skoberg: I am talking about the Big Four, of course. I am not asking to have somebody from England appear, for instance, Mr. Chairman.

The Chairman: They were all contacted by phone, we spoke to them and they said they knew there was a Bill, that they had studied it with the Department but that they were not interested in coming here with a brief.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, the United Auto Workers will be here on Thursday to make an oral presentation at 3 o'clock, I believe you agreed on. In view of this, I believe it is most important that the industry also not only be invited but be requested to have someone here in order that we might have the advantage of their knowledge in this particular field. I would so move.

The Chairman: Mr. Mather.

Mr. Mather: On this point, Mr. Chairman, I think Mr. Skoberg's position is well taken. We have the 28 points as a sort of basis of our discussion on standard auto safety items but we will not be confined entirely to discussion of those 28 points. The government has already welcomed the idea that members should submit other ideas or suggestions for improving or adding to these basic points. So from this point of view I think it is a very commonsense idea that the industry as well as the automobile workers should attend at least some of the sessions so that they can put their views before us and we can gather

[Interprétation].

M. Pringle: Elles ne figurent toutefois pas au présent Bill.

M. Skoberg: Elles pourraient y figurer. Si j'ai bien compris, c'est le gouverneur en conseil qui a la discrétion de les inclure, mais la liste des normes de sécurité pour les automobiles a été incluse et nous avons les normes devant nous. J'aimerais que l'industrie de l'automobile nous dise ce qui a été fait aux États-Unis à cet égard, et ce qu'elle a l'intention de faire ici au Canada. Nous avons nous-mêmes quelques suggestions à formuler qu'il y aura lieu d'ajouter avec le temps à ces mesures de sécurité.

Le président: Si vous êtes d'accord, monsieur Skoberg nous pourrions peut-être entendre le témoin, puis MM. Fortier et Campbell qui pourront vous répondre. Après la séance de ce matin, nous pourrions tenir une réunion du comité de direction pour décider lequel serait invité à venir.

M. Skoberg: Je parle des quatre grands, naturellement, je ne demande pas que quelqu'un de Londres vienne comparaître, monsieur le président.

Le président: Nous avons communiqué avec tous par téléphone, nous leur avons parlé et ils ont dit qu'ils connaissaient le bill, qu'ils l'avaient étudié avec des représentants du Ministère mais qu'ils n'étaient pas intéressés à venir comparaître et présenter un mémoire.

M. Skoberg: Monsieur le président, les représentants de la *United Auto Workers* seront ici jeudi pour formuler des observations orales, à trois heures. Je crois que vous avez dit que ce serait parfait. A cause de cela, je crois qu'il est très important que l'industrie soit, non seulement invitée, mais qu'on leur demande d'envoyer un représentant ici afin que nous puissions profiter de leurs connaissances dans ce domaine.

Je le propose.

Le président: Monsieur Mather.

M. Mather: Sur ce point, monsieur le président, je crois que M. Skoberg a très bien exposé son opinion. Nous avons les vingt-huit points qui serviront de base à notre discussion sur les normes de sécurité de l'automobile, mais nous ne serons pas limités à la discussion de ces vingt-huit points. Le gouvernement a déjà bien accueilli l'idée que les députés devraient formuler d'autres suggestions pour améliorer cette liste fondamentale. Il serait donc très sensé que les représentants de l'industrie de l'automobile ainsi que les travailleurs assistent à quelques-unes de nos séances afin de nous faire part de leurs

[Text]

theirs. I agree with your suggestion that we should go ahead with our present witness and then have a better discussion on this issue. I think Mr. Skoberg has a very worthwhile point.

The Chairman: By the way, I would like to tell the Committee that the Minister, because of a Cabinet meeting, will not be here this morning but that he will be this afternoon at 3.30, after the Orders of the Day.

Mr. Loiselle: I would like to add a word to what the previous speaker said. I quite agree that we should have the corporations and others if we have unions here.

• 0950

Mr. Skoberg: I think you should recognize that the unions are just as interested in the safety of the public as anyone else...

Mr. Loiselle: I quite agree on that point, yes.

Mr. Skoberg: ...and will deal with the problems.

Mr. Loiselle: On that point, yes, sure, and I assume we will stick to that.

Mr. Skoberg: I would hope so.

Mr. Loiselle: I hope so, too.

An hon. Member: We know you, Mr. Skoberg.

The Chairman: Order, please. If the Committee is agreeable, we will start with Shur Guide Equipment Inc. This morning. I believe the question that was put by Mr. Skoberg could be resolved at the noon hour. We will get together on it, Mr. Skoberg, and try to find a solution to it.

Mr. Skoberg: Agreed.

The Chairman: Mr. Martel is on my right and this is his associate, Mr. Beaulac. Mr. Martel will give us a short briefing and then he will show us a film. Mr. Martel will speak in French and those who wish to have a translation can listen to the interpretation.

M. Maurice Martel (président et gérant général, Shur Guide Equipment Inc.): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je voudrais tout d'abord vous remercier de m'avoir invité parmi vous ce matin dans un but bien précis, soit celui de vous présenter un dispositif de sécurité qui s'appelle le stabilisateur de direction Shur-Guide.

[Interpretation]

opinions. Je conviens avec vous que nous devrions peut-être entendre les témoins qui sont ici afin de mieux discuter la question. M. Skoberg a une excellente idée.

Le président: En passant, j'aimerais dire au Comité, que le ministre ne sera pas ici ce matin, à cause d'une réunion du Conseil de ministres mais il viendra cet après-midi à trois heures et demie, après la période de questions.

M. Loiselle: Je voudrais ajouter un mot. J suis tout à fait d'accord que nous ayons des représentants des sociétés et ceux des syndicats s'il en est.

M. Skoberg: Vous comprendrez que les syndicats sont aussi intéressés à la sécurité qu'il n'importe qui...

M. Loiselle: Oui, j'en conviens.

M. Skoberg: ...et qu'ils prendront des mesures.

M. Loiselle: Oui, certainement et je présume que nous nous en tiendrons à cela.

M. Skoberg: Je l'espère.

M. Loiselle: Je l'espère aussi.

Une voix: Nous vous connaissons, monsieur Skoberg.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Si le Comité est d'accord, nous commencerons donc par la *Shur Guide Equipment Inc.* La question soulevée par M. Skoberg pourrait être réglée lors du déjeuner à midi. Nous pourrions nous rencontrer et essayer de trouver une solution à cet égard.

M. Skoberg: D'accord.

Le président: M. Martel est à ma droite, voici son associé M. Beaulac. M. Martel nous donnera quelques renseignements puis il présentera le film.

M. Martel parlera en français et ceux qui veulent une traduction peuvent écouter l'interprétation.

Mr. Maurice Martel (Chairman and General Manager, Shur Guide Equipment Inc.): Mr. Chairman, members of the Committee, first of all, I should like to thank you for having invited me to appear this morning with a very specific view in mind and that is to present a safety device called the Shur Guide Steering stabilizer. This safety device which

[Texte]

Ce dispositif de sécurité, fabriqué par notre compagnie au Canada, a été conçu pour enrayer les dangers que suppose une crevaison avant sur un véhicule motorisé et aussi pour prévenir la perte de contrôle causée par les hasards de la route, tels que mauvaises courbes, routes défoncées ou accotements mous.

Des recherches approfondies faites par des ingénieurs, ainsi que des tests faits par notre compagnie ou par les personnes qui ont déjà équipé leur véhicule de ce dispositif de sécurité, confirment de façon unanime ces dires.

D'après les statistiques pour l'année 1968, 5,254 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route au Canada. 50 p. 100 de ces accidents sont dus à des pertes de contrôle causées soit par des crevaisons, soit par un manque dans la mécanique, ou soit par un manque d'habileté des conducteurs.

Ces statistiques ont paru dans la revue *Transport commercial* du mois de décembre 1969. Je crois sincèrement que si ces véhicules avaient été équipés du stabilisateur de direction Shur-Guide, on aurait certainement pu réduire ce nombre de pertes de vie.

Le ministère des Transports et le Bureau fédéral de la statistique rapportent que 1,340,980 camions et tracteurs ont été immatriculés en 1968; ce chiffre représente 17 p. 100 de toutes les immatriculations au Canada.

Le nombre de camions impliqués dans tous les genres d'accidents de véhicules automobiles signalés a été de 94,413, soit 10.8 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans tous les genres d'accidents. A l'exception du Québec, province pour laquelle nous n'avons pas ces chiffres, 762 ou 17.1 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des accidents mortels de la circulation étaient des camions.

Après quatre ans d'expérience avec le stabilisateur Shur-Guide, tant au Canada qu'aux États-Unis, il a été prouvé que les conducteurs, dont les véhicules étaient équipés de ce stabilisateur de direction, n'ont subi aucune blessure et que les dommages matériels ont diminué.

Dans le but de vous prouver mes dires, j'ai ici en ma possession un film sonore 8mm qui montre les tests que nous avons fait subir à différentes sortes de véhicules, allant de l'automobile au camion-remorque. Ces tests prouvent réellement l'efficacité du stabilisateur de direction Shur-Guide.

Le président: Merci.

Do the members prefer to ask their questions before or after the film is shown?

[Interprétation]

is manufactured by our company in Canada was developed to eliminate the dangers of a blowout on the front wheels of a motor vehicle and also to prevent loss of control caused by road hazards such as bad curves, cut up roads or soft shoulders.

Through research made by engineers as well as tests made by our company or people who have already equipped their vehicles with this safety device are unanimous in confirming this.

According to statistics for 1968, 5,254 persons lost their lives in road accidents in Canada, 50 per cent of which are due to loss of control caused either by blowouts, by a mechanical failure or a lack of ability on the part of the driver.

These statistics appeared in *Commercial Transport*, in December, 1969. I sincerely believe that if the vehicles had been equipped with the Shur Guide safety steering stabilizer we certainly could have reduced this number.

The Minister of Transport and the Dominion Bureau of Statistics report that 1,340,980 trucks and trailers were licenced in 1969. This figure represents 17 per cent of all registrations in Canada.

The total number of trucks involved in all types of accidents for motor vehicles reported was 94,413 or 10.8 per cent of all types of accidents for motor vehicles. With the exception of Quebec, a province for which we do not have any figures 762 or 17.1 per cent of all vehicles involved in fatal accidents were trucks.

After four years of experience, with the Shur Guide stabilizer, in Canada as well as in the United States, it has been proved that the drivers whose vehicles were equipped with the steering stabilizer were not injured and that material damage was reduced considerably. With a view to proving what I have just stated, I have here an 8 millimeter sound film which will show the tests we have given various types of vehicles from an automobile to a tractor-trailer. These tests really prove the effectiveness of the Shur Guide steering stabilizer.

The Chairman: Thank you.

Est-ce que vous préférez poser vos questions avant ou après le film?

[Text]

Some hon. Members: After the film.

The Chairman: After the film. I will ask Mr. Martel to proceed. The film will be in English, so if any of our French people do not understand, they can put questions after the film is shown.

(After film showing)

• 1009

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

My first question is—and I do not have the time to read through these—is the *Shur Guide* stabilize a part of the 29 points that the Minister...

Mr. Martel: No.

Mr. Pringle: Have you made a submission to the Department of Transport which is involved in establishing a list of the required safety measures to be taken with respect to safety standards for automobiles?

• 1010

Mr. Martel: No.

Mr. Pringle: Is this an expensive item?

Mr. Martel: Non, ce dispositif est de trois grosseurs différentes: un pour l'automobile et le camion d'une demi-tonne; un autre de grosseur moyenne pour l'autobus d'écoliers et le camion pesant jusqu'à trois tonnes et le plus gros, le P-1 pour le tracteur-remorque et le gros autobus. Ces dispositifs se vendent, au détail pour l'automobile environ \$100; pour l'autobus d'écoliers et le camion moyen \$150; et pour le tracteur-remorque et le gros camion munis de pneus 1000x20 et plus, \$198. C'est le prix au détail dans le moment. Mais, si le manufacturier décidait de l'installer lui-même, on pourrait réduire le prix d'autant.

Mr. Pringle: What success have you had selling your idea to the automobile manufacturers as standard equipment?

Mr. Martel: Vous savez qu'il y a une concurrence au niveau des manufacturiers. Ceux-ci vont l'installer seulement si le gouvernement les y oblige. Car, si une seule compagnie l'installe, elle n'aura plus le même prix que les autres compagnies; il y aurait une différence de \$100 dans l'équipement. Ceci serait néfaste au point de vue de la concurrence.

[Interpretation]

Des voix: Après le film.

Le président: Après le film je demanderai donc à M. Martel de nous montrer ce film. Le film est en anglais. Si les personnes d'expression française ne comprennent pas, elles pourront poser leurs questions après le film.

(Pas d'interprétation)

(Présentation du film)

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. Ma première question est la suivante:—je n'ai pas le temps de tout lire—est-ce que le dispositif de stabilisation *Shur Guide* fait partie des vingt-neuf points que le ministre...

M. Martel: Non.

M. Pringle: Est-ce que vous avez présenté des recommandations au ministère des Transports qui s'occupe d'établir la liste des dispositifs de sécurité exigés en ce qui concerne les normes de sécurité automobile?

M. Martel: Non.

M. Pringle: Le dispositif est-il coûteux?

Mr. Martel: No, this device comes in three different sizes: one for cars and half-ton trucks, another for medium sized, one for school buses and trucks weighing up to three tons, and the biggest one, the P-1, for tractors, trailers and big buses. The device for cars sells at a retail price of \$100; for school buses and medium size trucks, at \$150; and for tractor trailers and big trucks with 1000x20 tires and more, at \$198.

M. Pringle: Quel succès avez-vous eu jusqu'ici pour vendre votre appareil aux fabricants de l'automobile comme équipement standard?

Mr. Martel: As you know, there is a competition going on at the manufacturer's level. They will set up this equipment only if it is made compulsory by the government, because if only one company sets it up it will not be able to ask for the same price the other companies will be asking and thus there would be a difference of \$100.

This might destroy normal competition among these companies.

[Texte]

Mr. Pringle: Have you had success selling it in the United States?

M. Martel: Oui. On a commencé à le vendre aux États-Unis deux ans avant de le vendre au Canada. On vend actuellement environ 5,000 équipements par année aux États-Unis.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Have you approached any of the motor leagues, the Canadian Automobile Association, the Ontario Motor League for example, for sponsorship or affidavits on the safety of this particular unit?

M. Martel: Oui, le dispositif a été présenté à la Ligue de sécurité de la province de Québec, au ATA, une association pour la prévention des accidents, et au gouvernement provincial qui est entièrement d'accord avec le principe, mais qui dit qu'il ne lui appartient pas de promouvoir le produit ou d'en faire la publicité.

Mr. Howe: Have you approached other than motor corporations—I am thinking of Canadian Tire, Western Tire or other large businesses that sell motor accessories—to sell and service your units?

M. Martel: C'est un dispositif de sécurité qui ne se vend pas au comptoir. Il doit être vendu là où il y a des personnes compétentes, capables de l'installer. On ne peut pas le vendre à n'importe qui, de n'importe quelle façon ou à n'importe quel endroit. Nous garantissons l'efficacité du produit seulement s'il est installé de la bonne manière.

Nous avons déjà eu comme distributeurs des compagnies de pneus, mais elles ne faisaient pas elles-mêmes l'installation. Or, nous ne pouvons pas garantir une installation qui n'est pas faite par des hommes compétents.

Comme pour tout autre produit, si l'installation est mal faite, le dispositif n'aura pas son efficacité normale. C'est pourquoi nous avons des distributeurs dans chaque province. Ces hommes ont reçu un entraînement spécial; ils sont capables de faire une installation d'après nos normes. A ce moment-là, nous pouvons garantir l'efficacité du produit.

Mr. Howe: How many agencies do you have in operation in Ontario?

M. Martel: En Ontario, nous avons présentement un distributeur à Oakville, un à Hamilton, un à Toronto et un à Ottawa.

[Interprétation]

M. Pringle: Avez-vous eu du succès dans la vente de ce dispositif aux États-Unis?

Mr. Martel: Yes, we started to sell it in the United States two years before we did in Canada. We sell about 5,000 of these pieces of equipment per year in the United States right now.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Je me demande si le témoin a communiqué avec quelque association d'automobilistes, comme l'Association canadienne des automobilistes ou l'Ontario Motor League, par exemple, pour leur demander de parrainer ou d'attester par écrit que ce dispositif en particulier est un élément de sécurité?

Mr. Martel: Yes, this device was submitted to the Quebec Safety League, also to the Association of Prevention of Accidents, and to the provincial government who fully accept the idea, but who feel it is not up to them to promote or publicize the product as such.

M. Howe: Avez-vous communiqué avec d'autres compagnies d'automobiles, comme par exemple, *Canadian Tire*, *Western Tire* ou certaines de ces grandes entreprises qui vendent des accessoires d'automobiles, qui pourraient peut-être vendre vos dispositifs et en assurer l'entretien?

Mr. Martel: It is a security equipment device that you cannot sell over the counter. It must be sold where there are competent people able to set it up. This is something we cannot sell to anybody in just any old way at all and at any place. We guarantee our product's efficiency only if it is set properly.

At one time we had tire dealers as our distributors, but they were not setting up the equipment themselves. Now, we cannot guarantee the setting up of our device unless it is done by competent people.

Like for any other product, if the setting up is not done in the proper way, our device will not work as efficiently as it should. This is the reason why we have distributors in each province. These men have been trained specially for this. They can, of course, set up the equipment according to our criteria and then we can guarantee the product.

M. Howe: Combien d'agences de distribution avez-vous en Ontario, par exemple?

Mr. Martel: In Ontario, at the present time we have one distributor, in Oakville, one in Toronto, one in Hamilton and one in Ottawa.

[Text]

• 1015

[Interpretation]

Mr. Howe: You had this unit patented, I presume, before you started to manufacture it. How long has it been on the market?

Mr. Martel: Ce dispositif de sécurité a un brevet d'invention américain; il est sur le marché américain depuis cinq ans. Nous sommes les fabricants et les distributeurs exclusifs pour le Canada depuis environ deux ans et demi. Nous avons commencé par importer le produit, mais à cause des douanes, etc., c'est devenu trop dispendieux. Nous n'étions plus capables de soutenir la concurrence au prix fixé par les États-Unis. Nous avons donc décidé de le fabriquer ici au Canada. C'est ce que nous faisons depuis environ deux ans et demi. Il y a actuellement au-dessus de 500 équipements d'installés au Canada.

Mr. Howe: You have sold 500 units.

Mr. Martel: Yes.

Mr. Howe: What is the life of these units? How long is it before they have to be serviced, before new pins and springs are put in them?

Mr. Martel: Nous avons présentement des véhicules, munis de cette équipement, qui ont fait 500,000 milles sur la route sans aucun changement, aucun entretien et aucune pièce de rechange. Vous pourriez avoir besoin de pièces de rechange seulement si un camion frappe quelque chose de gros, comme une roche ou un morceau de bois.

De plus, chaque pièce peut être changée individuellement. Par exemple, si vous brisez un ressort, vous pouvez tout simplement le remplacer.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Quel est votre métier? Avez-vous de l'expérience avec les camions?

M. Martel: J'ai travaillé dans le domaine du transport pendant 18 ans, avant de me charger de cette compagnie. J'ai été chauffeur de camion-citerne, de camion-remorque et d'autobus, et propriétaire de camions et d'autobus. C'est pourquoi je pense être capable de prouver à n'importe qui que je peux faire moi-même les tests que vous venez de voir sur le film. Je les ai déjà faits moi-même; ce sont des tests véridiques et je peux les faire n'importe quel jour.

M. Howe: Vous avez, je suppose, acquis un brevet d'invention avant de commencer la fabrication de ce dispositif? Depuis combien de temps cet appareil est-il vendu sur le marché?

Mr. Martel: This security equipment has an American patent and has been on the market in the United States for the past five years. We have been the exclusive manufacturers and distributors of it in Canada for about two and a half years. We started by importing the product, but on account of custom, duties et cetera, it was too costly. We could not compete with the price as set in the United States, so we decided to manufacture it here in Canada, which we have been doing since almost 2½ years. Right now, there are more than 500 of our units installed in Canada.

M. Howe: Vous avez vendu 500 appareils?

M. Martel: Oui.

M. Howe: Quelle est la durée de ces appareils? Après combien de temps faut-il commencer à s'occuper de leur entretien et y mettre de nouveaux ressorts et de nouvelles tiges?

Mr. Martel: Let us say at the present time, we have some vehicles in which our device is installed which have been on the road for over 500,000 miles with no need for change, servicing or replacement part. The only time you need a spare part is if, for instance, a truck hits rocks or boulders.

Moreover, each part can be replaced individually. For instance, if you break a spring, you only have to replace it.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: What is your trade, Mr. Martel? Do you have any experience with the trucking business?

Mr. Martel: I have had 18 years experience in transportation, before taking over this company. I have driven tank-wagons, trailer trucks and buses; I own trucks and buses. Therefore, I think that I can prove personally to anyone whatsoever that I can carry out myself the tests that I showed you on the film. I have already done so; these are true tests and I can do them anytime at all.

[Texte]

M. Allmand: Est-ce que cet équipement est installé sur votre propre voiture?

M. Martel: Oui. J'ai une voiture de l'année 1968 de marque Ford Galaxie 500, qui est munie de ressorts en spirale. Cet équipement est installé sur mon automobile depuis que j'en suis le propriétaire. L'odomètre indique présentement 56,000 milles. Je peux dire que le dispositif n'a épargné jusqu'à maintenant au moins deux séries de pneus; aucun alignement des roues n'a été fait. Je me suis servi de cette voiture pour faire des démonstrations, des tests, etc.

M. Allmand: Avez-vous le nombre d'équipements qui ont été installés aux États-Unis?

M. Martel: Je n'ai pas le nombre exact pour les États-Unis. Je peux dire qu'ils en vendent actuellement environ 5,000 par année.

M. Allmand: En quelle année ont-ils commencé?

M. Martel: Ils ont commencé il y a 5 ans, soit en 1965.

M. Allmand: M. Pringle a demandé si vous aviez négocié avec les manufacturiers de camions, etc. Avez-vous eu des négociations avec les grands syndicats, par exemple le CTC, le *United Auto Workers*?

M. Martel: Au Canada, il n'y a eu aucune rencontre avec les syndicats. Aux États-Unis, les *Teamsters* et plusieurs syndicats ont été approchés et ont vu le film. Au Canada, les syndicats ne sont pas tellement...

Disons que je ne veux pas que les propriétaires de camions soient obligés par le syndicat à installer le dispositif. Car, dans une affaire, vous partez déjà à reculons, si vous passez par le syndicat. J'aime mieux convaincre les propriétaires eux-mêmes de l'installer que de passer par les syndicats.

M. Allmand: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Horner.

1020

Mr. Horner: Mr. Martel, when discussing with your company officials Bill C-137, which outlines auto safety standards, did you come to the conclusion that there ought to be one set of standards for school buses and another for general traffic, or do you think that this is important?

M. Martel: Je suggère que ce dispositif de sécurité soit installé premièrement sur les

[Interprétation]

Mr. Allmand: Is that device installed in your own automobile?

Mr. Martel: Yes. I own a 1968 Ford Galaxy 500, which has coil springs and this device has been installed in my car since I own it. The odometer indicates 56,000 miles at the present time. I can say that so far I have saved about two sets of tires at least and no wheel alignment has been needed on my car, although I have used this car for showings, tests, etc.

Mr. Allmand: Do you know the number of units installed in the United States?

Mr. Martel: I really do not know the exact figures for U.S.A. I can say that they do sell approximately 5,000 units per year at the present time in the U.S.A.

Mr. Allmand: In what year did they start selling your product?

Mr. Martel: Five years ago, in 1965, more precisely.

Mr. Allmand: Mr. Pringle asked you whether you had negotiated with truck manufacturers and so on. Have you had any negotiations with the large unions, the CTC, or the *United Auto Workers*, for instance?

Mr. Martel: Here in Canada, no meeting was held with the unions. In the United States the *Teamsters* and several other unions were approached and saw this film. In Canada, the syndicates are not so... let us say, that I do not want the truck owners to be forced by the unions to install this equipment. You are starting off backwards, if you have to go through the union in order to do something. I would rather convince the owners to install it rather than go through the unions.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Martel, d'après les entretiens que vous avez eu avec les directeurs de la compagnie, au sujet du projet de loi C-137 où on expose les normes de sécurité automobile, avez-vous conclu qu'il devrait y avoir un ensemble de normes pour les autobus scolaires et un autre ensemble de normes distinctes pour les autres véhicules en général; pensez-vous que ce soit important d'en discuter?

Mr. Martel: I would suggest that this safety device be installed on first, all tractor-trailers

[Text]

tracteurs de remorques et les gros camions, et deuxièmement sur les autobus d'écoliers, ce qui est un facteur important pour la sécurité des élèves. Comme vous le savez, une crevaisson à un autobus d'écoliers entraînera dans 80 p. 100 des cas un accident où plusieurs élèves peuvent être impliqués. Je recommande la même chose pour l'automobile, mais si le manufacturier voulait installer ce mécanisme directement à la manufacture; cela réduirait le coût d'installation. Chaque marque d'automobile a une table de suspension différente, ce qui veut dire que l'installation est différente pour chaque marque d'automobile. Il serait simple pour le manufacturier d'automobiles de fabriquer une pièce qui serait prête à recevoir le stabilisateur ce qui couperait d'autant le prix d'installation et rendrait l'appareil plus efficace.

Mr. Horner: The point I was attempting to make, Mr. Martel, is that if we, as a Committee, for example, recommended that your Shur-Guide safety measure be included as one of the standards for auto manufacturing in Canada, perhaps this would be unduly harsh on the small cars that sell in the range up to \$2,000. If we made it a standard across-the-board it would have to apply to all automobiles, even on some of the small cars that sell for less than \$2000 on which a \$100 increase would seem maybe a little bit large on a car in that price range, but on a school bus or on a tractor trailer truck which sells anywhere up to \$30,000, the forcing of the installation of a measure like this would be rather insignificant. The total price of a standard tractor trailer such as a Mack or White, is \$20,000 or \$25,000, and for a Kenworth it probably would be more, so to me this would be a small item. The same applies with regard to a school bus.

In presenting this to this Committee, is your Association specifically requesting that this Committee make a recommendation which would apply to school buses and tractor trailer trucks, particularly? I will just signify those two groups. Would you recommend this to the Committee?

M. Martel: Oui, parce que le plupart des accidents mortels sont occasionnés par les gros camions et les autobus d'écolier. Mais même pour l'automobile, il y a un besoin qui existe, parce que le même accident peut vous arriver si l'un de vos pneus avant crève.

[Interpretation]

and heavy trucks, second, on school buses, because it is an important security factor for students. As you know, a blow out on a school bus, will result, 80 per cent of the time, in an accident where several students could be involved. I do recommend the same thing for automobiles; if the manufacturer agreed to instal this mecanism on a car right down at the factory the cost of installation would thereby be reduced, because for each brand of automobile there is a different type of suspension. It would be simple for the automobile manufacturer to make a part specifically designed to receive the stabilizer thereby cutting by as much the cost of installation.

M. Horner: Le point que j'essayais de soulever monsieur Martel, c'est que si nous membres du Comité, par exemple, nous recommandons que votre dispositif de sécurité appelé «Shur-Guide» soit incorporé comme élément standard dans les véhicules fabriqués au Canada, ce serait peut-être une mesure qui défavoriserait le marché des petites voitures dont le prix est d'environ \$2,000. Si nous devons décréter que votre dispositif devienne un élément de sécurité standard, il faudrait que cela s'applique à tous les genres de véhicules automobiles, même les petites voitures qui se vendent moins de \$2,000 et pour lesquelles une augmentation de \$100 serait peut-être trop considérable. Mais dans le cas des autobus scolaires ou des camions remorques qui se vendent jusqu'à \$30,000, l'installation de ce dispositif, ne semblerait pas très coûteuse. Le prix total d'un camion remorque standard comme les Mack ou les White est d'environ \$20,000 ou \$25,000, tandis que les Kenworth sont un peu plus chers; à mon avis, le prix de votre appareil serait dans le cas, relativement dérisoire. Il en va de même pour les autobus scolaires.

Votre association a-t-elle l'intention, en présentant au Comité les avantages de votre appareil de sécurité, de nous demander de faire une recommandation qui puisse s'appliquer, en particulier, aux autobus scolaires et aux camions remorque? Je ne m'en tiendrai qu'à ces deux groupes de véhicules automobiles. Est-ce là la recommandation que vous adressez à notre Comité?

Mr. Martel: Yes, because the greatest number of fatal accidents are connected with large trucks and school buses? But, correspondingly there is a need for this device to be installed on automobiles because some accident can happen if you have a front end

[Texte]

omme vous le disiez tout à l'heure, une addition de \$100 sur un automobile de moins de 2,000 représente un gros investissement. Mais seulement si le stabilisateur est installé par le manufacturier, le prix coûtant ne sera pas de \$100, mais d'environ \$60.

Mr. Horner: Yes, you see Bill C-137 is going to apply to manufactured cars in the North American market, cars imported and cars distributed in Canada. You would have to sell it to every factory or the distributor would have to instal them when he imported them, one or the other, so we could get into some problem.

1025

The Minister, in the opening debate on this bill, suggested he was going to outline 29 standards. He admitted that they were practically the copy of the standards set out in the United States, but he went on to say that perhaps we in Canada, because of our special climatic conditions would have to have additional standards.

Do you think that you could build a case for the installation of your Shur-Guide particularly because of the snow, particularly because of the frost conditions, particularly because of the mountainous hazardous road conditions and the salty conditions that we have in Canada, which they do not have in the United States?

Let us face it; most of our automotive industry is geared for American production and we just happen to enjoy part of that production. The cars are designed for American highways, the trucks are most likely designed there, too, and so on. Mind you, some of the big trailer trucks are manufactured in Canada, a fact of which I am aware, but do you really think that weather—you showed us blow-outs, you showed us running off the edge of the pavement—could play a factor as one of the reasons why Shur-Guide should be installed or this Committee should recommend that it should be installed?

M. Martel: Chose certaine, notre climat est encore plus grands les risques de crevaison et de perte de contrôle. J'ai fait moi-même une expérience cet hiver sur une route enneigée, avec un camion: chaque fois que je m'appais des «lames» de neige j'étais prêt à perdre le contrôle, le volant m'étant presque arraché des mains. Avec un dispositif «Shur-Guide», vous ne sentez même pas la différence, qu'il y ait trois pieds de neige ou pas du tout.

21502-23

[Interprétation]

blow out. However, as you were saying a little while ago, an additional item of \$100 on an automobile which costs less than \$2,000, does represent a large investment. However, if you were to install the stabilizer at the factory, then the cost of installation would not be \$100 but only approximatively \$60.

M. Horner: Oui, vous voyez le bill C-137 porte sur les voitures fabriquées sur le marché nord-américain, les voitures importées et les voitures distribuées au Canada. Il vous faudrait vendre votre dispositif à tous les fabricants d'automobiles, ou bien il faudrait que le distributeur l'installe sur les voitures qu'il importe, ce qui serait une source de problèmes.

Lors du débat d'ouverture sur le présent projet de loi, le ministre a parlé de 29 normes. Il a reconnu que celles-ci sont presque la réplique des normes qui existent aux États-Unis, mais il a ajouté qu'en raison de notre climat, parfois rigoureux, il nous faudrait adopter des normes supplémentaires.

Pourriez-vous prouver que l'installation de votre «Shur-Guide» serait nécessaire, surtout à cause de la neige, du gel et particulièrement en raison des conditions dangereuses de la route dans les montagnes, ainsi que du sel qu'on répand sur les routes, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis?

Il nous faut admettre que, dans une large mesure, l'industrie de l'automobile tient compte surtout du consommateur américain et que nous ne faisons que bénéficier d'une partie de leur production. Les voitures et les camions sont conçus pour les grandes routes des États-Unis, bien que nous avons évidemment certains camions remorques fabriqués au Canada. Mais ne pensez-vous pas que notre climat rigoureux, qui est cause de nombreux accidents comme vos films nous l'ont démontré, serait l'un des facteurs, qui pourrait justifier l'installation du dispositif «Shur Guide» et amener les membres de notre Comité à en recommander l'installation.

Mr. Martel: Well, one thing I can say is that because of our climate there is greater risks of having blow outs or losing control of one's car. I personally carried out an experiment with a truck on snowy roads. Each time I struck patches of heavy snow on the road I almost lost control, as the steering wheel was nearly pulled away from my hands. But with a «Shur Guide» unit, you feel no difference whether there is three feet of snow or not.

[Text]

Il y a aussi l'accotement des routes secondaires qui, la plupart du temps, est très mou. Le stabilisateur de direction ne peut faire autrement que d'aider à la conduite sur toutes les routes du Canada. On a même fait des expériences jusqu'en Alaska. Certains craignaient que le froid fasse casser les ressorts ou en fasse changer la tension. Sous des températures de 60 degrés sous zéro, aucun changement, des lettres d'appréciation l'attestent.

Mr. Horner: I have just one further question, Mr. Martel, with regard to Mr. Pringle's question. What, in your opinion—and I did not quite fully understand your reply—is the major objective, major reason why the Canadian manufacturers object to buying this and installing it on, say, school buses and trucks, or even automobiles if you want to?

M. Martel: Parlez-vous du marché européen ou du marché canadien?

Mr. Horner: No, no, I am thinking of the North American market, sir.

M. Martel: Les fabricants canadiens ne font aucune objection, comme je le disais tout à l'heure. Nous avons même conclu une entente avec la compagnie *White Freightliner* qui fabrique des camions, et elle est d'accord à 100 p. 100. Ils ne veulent pas l'installer directement à la manufacture, parce que le gouvernement ne l'exige pas et qu'ils craignent que leurs concurrents ne l'installent pas. A ce moment-là, il y aurait \$200 de différence dans le prix de leurs camions, et comme vous le savez, la compétition est grande, dans ce domaine.

Mr. Horner: You suggested, sir, that your own car which has gone 56,000 miles has never had to have a wheel alignment. Could not the company argue, White or Ford, that this would be a great saving? I drive a Dodge truck and I can tell you there could be a lot of improvements made on its steering. Maybe one of these outfits could get help on it.

M. Martel: Pour répondre à votre question...

• 1030

Mr. Pringle: Could I ask a supplementary on that? When power steering is installed in a vehicle, do you feel that this would be of great assistance to it? Would that make any difference?

M. Martel: Oui. La servodirection a coûté davantage et c'est une meilleure acquisition.

[Interpretation]

There is also the soft shoulders area which most of the time is very soft on secondary roads. The stabilizer can but only help the driving on all Canadian highways, even way up in Alaska where this experiment was tried. Some people were afraid that the cold weather might break the springs or change the tension. Yet in temperatures of about 60 degrees below zero there was no change and we have letters of appreciation to prove it.

M. Horner: Une autre question, monsieur Martel. Pour revenir à la question posée par M. Pringle, à votre avis—je n'ai pas tout à fait saisi votre réponse—pour quelle raison les fabricants canadiens refusent-ils d'acheter et d'installer votre dispositif, disons sur des autobus scolaires et des camions, ou même sur des automobiles?

Mr. Martel: Are you speaking of the European or the Canadian market?

M. Horner: Non, je songe au marché nord-américain, monsieur.

Mr. Martel: Let us say that Canadian manufacturers have no objection as I said before, to installing it. There was even an agreement with the White Freightliner Co. which manufactures trucks and they agree 100 per cent. They do not want to install it at the factory because the government does not oblige them to do so, and they fear that their competitors will not install this device. Of course, there then would be a difference of \$200 in the cost of their trucks and as you know, competition is quite fierce in that field.

M. Horner: Vous avez dit qu'après avoir parcouru 56,000 milles dans votre voiture, les roues n'avaient nullement besoin d'être alignées. Une compagnie, que ce soit White ou Ford, ne pourrait-elle pas faire valoir que votre appareil permet d'épargner beaucoup d'argent? Je conduis un camion de marque Dodge et je vous assure qu'il y aurait beaucoup d'améliorations à apporter à son mécanisme de direction. Un dispositif comme le vôtre pourrait peut-être améliorer la tenue de route des véhicules.

Mr. Martel: To answer your question...

M. Pringle: Une question complémentaire. Lorsque le système de servo-direction est installé dans un véhicule pensez-vous qu'un dispositif comme le vôtre pourrait l'améliorer davantage? Y aurait-il quelque différence?

Mr. Martel: Power steering did add to the cost, but it is a better buy. Power steering is

[Texte]

La servodirection est sûre, mais c'est un mécanisme comme un autre. Notre stabilisateur de direction l'améliore. Comme vous le savez, toute servodirection sur une automobile peut être dangereuse, comme sur les camions et sur les autobus: elle est trop facile à actionner ce qui fait qu'au moindre mouvement brusque, on perd le contrôle.

Un deuxième point, je ne peux l'affirmer pour l'automobile mais j'ai fait l'expérience sur des camions et des autobus. Lorsqu'un pneu avant d'un véhicule équipé d'une servodirection crève, la plupart du temps, les conduits d'huile sont brisés et le mécanisme ne fonctionne plus.

A ce moment c'est deux fois plus dur à manœuvrer qu'une direction ordinaire, et vous n'avez absolument rien qui vous empêche de descendre en bas de l'accotement.

Le président: Monsieur Gervais.

M. Gervais: Ma question a été posée par M. Horner.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Martel, y a-t-il présentement au Canada des compagnies de transport qui utilisent ce dispositif de sécurité?

M. Martel: Oui. Nous avons à Montréal environ 100 compagnies différentes qui l'utilisent présentement.

M. Guay (Lévis): Sur tous leurs camions?

M. Martel: Il n'y a aucune compagnie excepté une qui en emploie sur tous ses camions. Mais chaque compagnie veut faire sa propre expérience du produit. Elles en installent un ou deux pour faire un essai qui peut durer jusqu'à 1 an et demi, ou deux ans.

La compagnie Gulf Oil de Montréal et Clarkson en Ontario, a ainsi évité un accident qui aurait pu coûter jusqu'à 1 million de dollars. Et depuis le mois de janvier dernier, cette compagnie a acheté 25 camions neufs qui tous étaient équipés d'un dispositif de sécurité avant même de sortir du garage. C'est un commencement. La compagnie veut se prouver à elle-même qu'elle économise entre 35 et 50 p. 100 de l'usure de ses pneus, par exemple. Nous garantissons aux compagnies de 35 à 50 p. 100 de moins d'usure des pneus sur la route. Pour une compagnie qui a 100 ou 125 camions, à \$200 le camion, c'est un investissement de 15 à 20 mille dollars. Avant de faire cette dépense, les compagnies veulent s'assurer qu'elles vont économiser cet argent ailleurs.

M. Guay (Lévis): J'ai l'impression que c'est plutôt à vous de le leur prouver.

[Interprétation]

safe, but it remains a mechanical device. Our steering stabilizer improves it. As you know power steering on cars or trucks or buses can be a hazard because it operates too readily and one wrong move from the driver and you lose control of your vehicle.

As a second point—this I cannot say for cars but the experience was made with trucks and buses—in the case of a blowout on a power steered vehicle, most of the time the oil hoses burst and the power steering becomes inactive. Then, it is twice as hard to steer than with a regular steering mechanism and to keep the vehicle on the road.

The Chairman: Mr. Gervais.

Mr. Gervais: My question was asked by Mr. Horner.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Martel, at the present time, here, in Canada, is this safety device used by some transport companies?

Mr. Martel: Yes, about 100 different companies are using it in Montreal.

Mr. Guay (Lévis): On all their trucks?

Mr. Martel: No. Except for one company, no other is using the device on all their trucks. Each company wants to test the value of the device. They install one or two sets and run them for a year or two.

The Gulf Oil Company in Montreal and Clarkson in Ontario have avoided in this way an accident which might have cost them approximately \$1 million. And since last January, 25 new trucks fully equipped with the safety device were purchased by this company. The company wants to secure proof of saving from 35 to 50 per cent on tire wear. We guarantee them that on the road they will save from 35 to 50 per cent on tire wear. At \$200 per truck the installation cost for a fleet of 100 to 125 trucks would amount to \$15,000 and to \$20,000, and before going into this expenditure the company wants to be sure that it will get back this money in savings.

Mr. Guay (Lévis): Is it not for you to demonstrate these savings?

[Text]

M. Martel: Oui, mais les compagnies de transport, même si vous leur montrez de la littérature, des lettres de référence de compagnies qui en ont déjà, veulent faire leur propre expérience. Et elles ne se contentent pas d'un mois ou deux, c'est une expérience qui dure un an, un an et demi même, tant qu'il n'est pas arrivé quelque chose pour leur prouver l'efficacité réelle du dispositif. C'est ce qui fait que nous prenions du temps à nous développer.

M. Guay (Lévis): Vous dites que ça fait 5 ans que votre produit est vendu aux États-Unis, mais en regardant votre film, j'ai eu l'impression tout simplement que ce chauffeur est un expert.

M. Martel: C'était moi-même, le chauffeur.

M. Guay (Lévis): Vous êtes un expert, d'ailleurs, vous avez 18 ans d'expérience.

M. Martel: Oui, mais la dame, il est impossible qu'elle soit une experte. C'est une dame, comme n'importe qui, comme votre femme ou la mienne, qui conduit une automobile.

M. Guay (Lévis): Oui, c'est très bien; mais il reste quand même que des femmes sont expertes dans la conduite de l'automobile.

M. Martel: Oui...

M. Guay (Lévis): Je ne veux pas envoyer inutilement des fleurs aux femmes, mais j'en connais qui conduisent mieux que certains hommes.

Mais pour revenir à notre affaire, je me demande jusqu'à quel point votre publicité est vraiment convaincante. Je vous pose la question.

M. Martel: Je suis d'accord avec vous. Comme vous le savez, nous avons fondé cette compagnie ici à Montréal; nous sommes trois actionnaires. Or on ne peut pas fabriquer un tel produit à seulement 100 ou 200 exemplaires, mais par milliers: aucune manufacture ne veut en produire moins de 10,000 ou 20,000. Nous avons donc investi, dans la fabrication et nous nous sommes retrouvés à court d'argent pour la publicité. C'est ce qui veut expliquer que peut-être 90 p. 100 des compagnies de transport n'ont même pas entendu parler de notre produit.

Vous nommez des distributeurs dans une province. Tant que vous êtes là, que vous faites une tournée de promotion avec lui, tout va bien. Mais cela ne veut pas dire qu'après votre départ, le distributeur va continuer à travailler. Il va attendre une demande. Il ira peut-être voir le propriétaire d'une flotte de camions et lui en parler, mais il ne forcera

[Interpretation]

Mr. Martel: Surely, but transportation companies, even if you show them literature, letters of reference or recommendation from companies who are already using the device want to test it themselves, and not for a duration of one month or two months but for a whole year or even a year and a half. That is until something happens to clearly demonstrate the usefulness of the device. This explains our slow expansion.

Mr. Guay (Lévis): You say that you have been selling it now in the United States for five years, but in viewing your film, I gathered that your driver was an expert.

Mr. Martel: I was the driver.

Mr. Guay (Lévis): And then, of course, with 18 years of experience you are an expert.

Mr. Martel: Yes, but what about the woman driver. Surely she can't be an expert. She is just a woman driver. It could be your wife, mine or anybody's wife driving a car.

Mr. Guay (Lévis): Yes, but some women are expert drivers.

Mr. Martel: Yes, I agree.

Mr. Guay (Lévis): I do not want to be unduly partial to women in this matter but I know quite a few who drive better than some men.

But back to the question, I wonder to what extent your publicity is really convincing. Can I ask you this question?

Mr. Martel: I will answer your question. As you know the company was established in Montreal with three shareholders. This device is not one of the kind that you can turn out by the 100 or 200, but by the 1,000s. No company will agree to manufacture less than 10 or 20 thousand. Thus, all our capital went into production with very little left for advertising purposes, and this perhaps explains why some 90 per cent of transport companies have not even heard about our product. All right.

So you appoint distributors in a given province, and as long as you are around, everything is fine, promotion tours, etc... When you leave, however, there is no assurance that your distributors will carry on with the same amount of zeal. He will tend to sit back and await orders. He might, as a gesture, visit one or two fleet owners, talk about the device

[Texte]

pas la vente. Si nous avions fait beaucoup de publicité, nous aurions peut-être vendu 10 mille dispositifs à l'heure actuelle.

M. Guay (Lévis): Monsieur Martel, si vous installez un appareil comme celui-là, sur une petite voiture équipée d'une servodirection, votre addition ne rendra-t-elle pas la manœuvre beaucoup plus difficile, à cause de ces 5 ou 6 ressorts?

M. Martel: Avec la servodirection, il n'y a aucun problème; cela ne fait aucun changement.

M. Guay (Lévis): Même avec l'équipement dessus?

M. Martel: Oui, monsieur. Vous pouvez tourner le volant sans aucune difficulté. Pour une petite automobile sans servodirection, du moment du stationnement, quand les roues sont complètement tournées c'est de 12 p. 100 plus dur.

M. Guay (Lévis): Mais pas sur la grande route?

M. Martel: Absolument pas, même pour un gros camion, même pour un autobus d'écoliers. C'est même plus facile parce qu'il y a moins de « corrections » à faire; les ressorts les font pour le chauffeur. Après avoir tourné un coin on peut laisser le volant et les roues vont revenir au centre par elles-mêmes. Cela évite plusieurs accidents, parce que même avec un défaut mécanique de conduite les roues reviennent à la position droite.

M. Guay (Lévis): Monsieur Martel, quand vous avez vendu votre dispositif à une compagnie, est-ce que vous vous en occupez encore?

M. Martel: Oui, nous nous occupons de chacun de nos clients. Des objections de manufacturiers vous ont fait prouver l'efficacité de notre produit. Chaque 6 mois, par exemple, je retourne voir les personnes en question pour faire la vérification de l'équipement voir s'il n'y a rien d'anormal. Nous leur demandons leurs impressions. Il y en a même qui seraient prêts à venir témoigner. Certaines compagnies nous écrivent leur appréciation; d'autres ne veulent pas le faire parce que c'est contraire à leurs principes, les grosses compagnies, surtout.

Nous vérifions régulièrement toutes nos installations, parce que l'équipement est garanti à 100 p. 100 pour 1 an. La formule de garantie comprend le numéro du véhicule, le numéro de la plaque d'immatriculation, l'année, le modèle etc, et elle est signée par celui qui s'est occupé de faire l'installation.

[Interprétation]

but without pressing the matter. With adequate publicity, we probably would have sold already up to 10,000 devices.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Martel, if such a device is installed on a small power steering equipped car, will this not interfere with the manoeuvring, due to the five or six additional springs?

Mr. Martel: With power steering, there is no problem.

Mr. Guay (Lévis): Even with the security device?

Mr. Martel: Yes, sir. It is very easy to steer. But for a small car, parked with the wheels completely at an angle and no power steering, it is 12 per cent harder to steer.

Mr. Guay (Lévis): But not on the highway?

Mr. Martel: Not at all. Not even for a truck or a school bus. In fact, it is easier, due to the stabilizing factor of the springs. For instance, after rounding a street corner, you can let go off the steering wheel and the wheels automatically come back to straight forward direction. Many accidents are avoided in this way because in the event of a mechanical failure of the steering, the wheels are automatically centered.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Martel, do you follow-up on sales made to a particular company?

Mr. Martel: Yes, there is a follow-up on an individual basis. Objections from manufacturers compelled us to demonstrate our product. For instance, every six months, I visit my customers to check the equipment, and get their reactions. Some of our customers have even agreed to testify. Some companies write us letters expressing their appreciation while others refrain to do so as a matter of policy. This is mostly true of large companies.

We do have periodical follow up of all our installations, because it is guaranteed 100 per cent for a year. Our guarantee form includes the vehicle number, the licence number, the model, the year and so forth and it is signed by the installer.

[Text]

M. Guay (Lévis): Combien de dispositifs de sécurité y a-t-il en circulation au Canada?

M. Martel: Au Canada nous en avons présentement plus de 500 en circulation.

M. Guay (Lévis): Combien de véhicules ainsi équipés ont fait des crevaisons? Avez-vous des chiffres à cet effet?

M. Martel: Seulement dans les provinces de Québec et d'Ontario, 14 camions et autobus ont fait l'expérience d'une crevaison.

M. Guay (Lévis): Et quels ont été leurs commentaires?

M. Martel: Chaque fois, ils en ont fait installer d'autres. Leurs commentaires étaient favorables puisqu'ils ont passé d'autres commandes.

M. Guay (Lévis): Pour d'autres camions?

M. Martel: Pour d'autres camions. Comme je vous le disais toute à l'heure, il n'y a pas une compagnie qui, du premier coup, ait fait installer dix ou quinze dispositifs. C'était un ou deux pour chaque compagnie, parce qu'elles voulaient en faire elles-mêmes l'expérience avant de dépenser trop d'argent.

• 1040

M. Guay (Lévis): Il n'y a jamais eu de dommages à la suite de ces crevaisons, dans aucun cas?

M. Martel: Aucun dommage, aucune réclamation. *Canadian Import* à Québec, qui est une compagnie importante et à sécurité totale, a eu une expérience au rond-point de Lévis, alors qu'un de ses camions portait une charge de 131,000 livres, poids brut. Comme vous le savez, c'est une route simple, des voitures venaient en sens inverse et une crevaison s'est produite.

M. Guay (Lévis): Je demeure à Lévis, je connais l'endroit.

M. Martel: Eh bien, vous connaissez la compagnie en question? Vous pouvez leur demander un rapport, ils vont vous en donner un, j'en suis sûr. Ils n'ont subi aucun dommage. Le pneu du camion a endommagé l'aile avant du véhicule, la route s'est défaite et il n'a pas dérapé, il est demeuré dans la voie de droite. Je pense que ce sont des rapports assez favorables, d'ailleurs, tous ceux que nous avons eus, le sont dans une proportion de 100 p. 100.

M. Guay (Lévis): Très bien.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Martel, nous ne sommes pas

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): How many devices have you installed in Canada?

Mr. Martel: Over 500.

Mr. Guay (Lévis): Of these, how many had blowouts? Do you have figures on this?

Mr. Martel: Only for Quebec and Ontario, where blowouts were reported on 14 trucks and busses.

Mr. Guay (Lévis): And what were the comments?

Mr. Martel: Every time, more devices were installed, so their comments must have been good.

Mr. Guay (Lévis): On other trucks?

Mr. Martel: On other trucks. As I said before, no company requested at one time that the device be installed on 10 or 15 vehicles. It was one or two for each company who presumably wanted to test the equipment before investing heavily.

Mr. Guay (Lévis): There has never been in any case any damage following a blow-out?

Mr. Martel: No damage, no claims. Take, for instance, the Canadian Import Company in Quebec City a large and reliable firm. They had an experience in this field when one of their trucks with a load of 131,000 pounds had a blow-out right on the Lévis traffic circle. The road is single lane and cars were coming from the opposite direction when the blow-out occurred.

Mr. Guay (Lévis): I know the place, I live there.

Mr. Martel: You may also know the company. If you want a report ask them: they will give it to you. There was no damage whatsoever. The front fender was damaged by the wheel, the road came apart, but the truck remained in the right lane. I think these are rather favourable reports. As a matter of fact, all our reports are 100 per cent favourable.

Mr. Guay (Lévis): Very well.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Martel, we are not all experts and it

[Texte]

ous des spécialistes et il nous serait difficile de décider si oui ou non cet équipement devrait être recommandé. Par contre, votre compagnie, ou vous-même seriez-vous prêts, sur invitation du Conseil national de recherches à faire les démonstrations voulues et à faire la preuve de ce que vous avancez ce matin.

M. Martel: Oui, nous sommes prêts, à quel moment que ce soit, à faire des démonstrations avec des véhicules, soit dans le cas d'une crevasse sur un accotement mou, et ainsi de suite. Notre compagnie se charge, à la demande des ingénieurs, de faire les démonstrations et de collaborer avec eux afin de prouver l'efficacité du produit.

M. Portelance: Vous avez dit plus tôt, qu'une des compagnies, je crois que c'est *White Motors*, fait l'installation de cet équipement, mais ce n'est que facultatif.

M. Martel: Oui, la compagnie *White Freightliner*, depuis le mois de juin cette année, a accepté, après avoir fait ses propres tests pendant six mois, et à la suite de demandes de clients, d'équiper leurs camions neufs de ce dispositif de sécurité. Les compagnies estiment que si ceci se fait directement à la manufacture, c'est pratiquement le même prix d'achat et fait partie du contrat de crédit et l'acheteur n'a pas à déboursier un montant additionnel pour le faire poser ultérieurement.

Au début, deux compagnies, s'occupant de la vente de camions, ne voulaient pas avoir ce dispositif de sécurité sur leurs camions, elles prétendaient que c'était inutile. Présentement, les distributeurs de ces deux compagnies sont des vendeurs, des agents pour nous. Ce qui prouve qu'une demande assez forte s'est fait sentir qui les a obligés à en vendre. Elles sont entièrement d'accord aujourd'hui et elles n'ont aucune objection à ce que nous en posions sur tous les camions fabriqués par la compagnie.

M. Portelance: J'ai une autre question. Si les compagnies décidaient, par contre, ou du moins étaient obligées ou invitées à poser ce dispositif, auraient-elles à payer une redevance à quelqu'un, soit à votre compagnie ou aux inventeurs?

M. Martel: Oui, toute compagnie manufacturière qui déciderait de l'installer directement à la manufacture devrait payer une redevance assez minime, je crois, je ne me souviens pas exactement du montant, mais assez minime, à notre compagnie pour la fabrication du produit.

[Interprétation]

would be rather difficult for us to decide whether this device should be recommended. On the other hand, do you feel that you, or your company, would be ready, upon request from the National Research Council, to give a practical demonstration of what you have said to us this morning?

Mr. Martel: Anytime, we are ready to make a demonstration, in the case of a blow-out or on a soft-shoulder, and so on. Our company will demonstrate.

Mr. Portelance: You mentioned a little earlier that one of the companies, I think it was *White Motors* was installing this device on an optional basis.

Mr. Martel: Yes, the *White Freight Liner*, after conducting its own tests during a period of six months, and upon requests from its customers has agreed, as of June, to install this security device on their new trucks. The companies feel that if the work is done at the factory and is part and parcel of the purchasing contract, there will be little difference in the price and no installation cost for the future.

Two companies selling trucks refused at first to have this safety device on their trucks, saying that it was useless. The distributors of these two companies are now among our salesmen. We feel they must have been compelled to do so by a strong demand for the device. They are today in complete agreement and have no objection whatsoever to installing the device on all trucks turned out by their firm.

Mr. Portelance: Another question. Should the companies decide or be compelled to install this equipment, would there be royalties payable to anyone—your company or the inventors?

Mr. Martel: Yes, any manufacturing firm so deciding would have to pay a small royalty. I do not know exactly how much—but a small royalty to our company.

[Text]

M. Portelance: Serait-ce là une des principales raisons pour lesquelles on ne l'a pas fait jusqu'à maintenant?

M. Martel: Disons plutôt que la raison est que si l'invention était la leur, les compagnies en question l'auraient fait depuis longtemps, mais elles sont obligées de payer un montant de «X» pour chaque installation.

Deuxièmement, comme vous le savez, lorsqu'un équipement nouveau n'est pas inventé par la compagnie qui fabrique les véhicules, il y a un certain délai et la compagnie attend que la demande se crée avant de l'accepter.

M. Portelance: Merci.

Le président: Pas d'autres questions messieurs? Monsieur Mather?

Mr. Mather, do you have a question?

Mr. Mather: Yes, Mr. Chairman; I wanted to ask the witness whether his company, Shur-Guide Equipment Inc., is the only company producing this type of equipment, or are other companies making similar equipment?

M. Martel: Non, ceci est l'exclusivité de notre compagnie, nous sommes les seuls, au Canada, à fabriquer ce dispositif de sécurité. Nous le fabriquons et nous le distribuons à travers tout le Canada.

• 1045

Mr. Mather: Are there similar products being produced by other companies in the United States?

M. Martel: Aucune. Un produit semblable a déjà existé, mais il n'était pas fait de la même manière, il s'appelait le *Safety*, il était fabriqué aux États-Unis. Mais depuis que le dispositif de *Shur-Guide Equipment Inc.* a été mis sur le marché aux États-Unis on a complètement cessé de fabriquer le produit à cause de la concurrence.

Mr. Mather: Your company in the United States then, and you are the agent here, has virtually the whole business for this safety device?

M. Martel: Oui, c'est exact.

Mr. Mather: I was very impressed and I am sure others have been with the demonstration of how your stabilizer works. We are meeting as a Committee to consider standards of vehicle safety and we have a list before us of 28 points. I see two points which have some reference to tires, but none which really touch on the safety device you are demonstrating before us today.

[Interpretation]

Mr. Portelance: Would this not be one of the main reasons why they have not done it so far?

Mr. Martel: Let us say that, had the companies owned the patent, they would have done it a long time ago. But since they have to pay an amount of X dollars for each installation well... There is also the fact that when a new piece of equipment is not invented by the company making the vehicles, there tends to be a lag while it is waiting for the demand to build before accepting it.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Mather?

Monsieur Mather, avez-vous une question?

M. Mather: Oui, monsieur le président. Je voulais demander au témoin si sa compagnie, *Shur Guide Equipment Inc.*, est la seule qui fabrique un dispositif de ce genre ou s'il y en a d'autres.

Mr. Martel: No. This device is exclusive to our company; we are the only ones in Canada to manufacture this safety device, and our distribution is Canada-wide.

M. Mather: Fabrique-t-on des dispositifs semblables aux États-Unis?

Mr. Martel: None whatsoever. There was once a similar device called "Safety". It was made in United States, but it has been discontinued since *Shur Guide* was put on the market.

M. Mather: La compagnie aux États-Unis dont vous êtes ici l'agent a donc pratiquement tout le marché pour écouler ce dispositif de sécurité?

Mr. Martel: That is right, yes.

M. Mather: J'ai été très impressionné, et je suis sûr que les autres l'ont été aussi, par la démonstration que vous avez faite du fonctionnement de votre stabilisateur. Nous sommes réunis pour étudier les normes de sécurité des véhicules en regard de 28 critères. Je vois 2 points qui ont trait aux pneus mais aucun qui se rapporte au dispositif de sécurité dont vous nous avez fait aujourd'hui la démonstration.

[Texte]

I want to get your reaction to this question: it seems to me that as a committee we could hardly, should we wish to do so, recommend to the Department of Transport that they adopt any particular private company's product, even in this valuable field. What we might do, I think later on, would be to consider whether as a committee we would like to recommend to the Department of Transport or the motor vehicle people that they take a look at this new area—at least so far as their list is concerned—of motor vehicle safety.

If we did that, no doubt your product would be the one tested. Do you think it might be suitable for our Committee to consider recommending to the Department of Transport that they consider adding this new stabilizer or security device as a new area, or an additional area, in traffic safety, protection?

M. Martel: Disons que je crois sincèrement que même si nous sommes les seuls dans ce domaine, il faut un commencement et nous avons commencé; ceci ne veut pas dire que des concurrents n'envahiront pas ce domaine après un certain temps. Mais à la suite de recherches, nous en sommes arrivés à avoir un dispositif de sécurité adéquat, le seul qui peut éliminer les problèmes aigus causés par ces crevaisons. Vous savez fort bien que si grande que soit la qualité des pneus, un défaut dans la fabrication peut exister, c'est une chose que vous ne pouvez pas prévenir, vous ne pouvez pas voir à l'intérieur du pneu, même si celui-ci est neuf. Que vous rouliez sur un morceau de vitre ou une bouteille cassée, vous n'êtes pas en sécurité. C'est une chose imprévisible. Je crois qu'à la lumière des preuves faites, il serait grand temps que le Comité ou le gouvernement le recommande, particulièrement pour les transports commerciaux ou les autobus d'écoliers. C'est en fait qu'à tous les jours, des accidents se produisent où on a à déplorer des pertes de vie. Je crois que plus vite le gouvernement agira en ce sens, plus vite on sauvera des vies humaines.

Mr. Mather: Then you would be agreeable to our Committee's at least considering recommending to the Department of Transport that they look at this additional area of traffic safety which actually would be epitomized by your particular product? I do not know what the Committee feels about this, but I think we could well concern ourselves with this new aspect of motor vehicle safety. It is not listed in the 28 points, but I think it would be a very tangible additional safety factor. I just wanted to get your reaction.

[Interprétation]

Que pensez-vous de ce qui va suivre: il nous est, il me semble, difficile en tant que Comité, de recommander au ministère des Transports l'adoption d'un produit d'une compagnie en particulier, même dans l'important domaine de la sécurité. Mais ce que nous pourrions peut-être décider un peu plus tard, c'est si, en tant que Comité, il convient que nous recommandions au ministère des Transports de considérer ce nouveau domaine de la sécurité des véhicules automobiles.

Si nous faisons cette recommandation, votre dispositif serait sans doute celui dont on ferait l'essai. Convient-il, selon vous, que notre Comité recommande au ministère des Transports d'ajouter ce dispositif de stabilisation au domaine de la sécurité de la circulation?

Mr. Martel: I sincerely believe that, although we are the only ones in this sphere, we have to begin somewhere. There was a beginning but this is not to say that after a while competitors will not break into the field. We manage following research to produce a functional safety device, the only device capable of counteracting the acute effects of blowouts. Tires, as you know, remain unpredictable. Whatever their brand and quality, there is always this possible flaw in the manufacturing process. It is something that just cannot be anticipated. A broken bottle or a piece of glass on the side of the road and you just do not know what is going to happen, even with brand new tires. In the light of the demonstrated value of our safety device, the time has come, I believe, for this Committee, or the Government, to recommend its use, especially where commercial trucks and school buses are concerned. Accidents happen every day involving life casualties, and the sooner the government takes action in this matter, the better chance we run of saving human lives.

M. Mather: Vous ne vous opposeriez donc pas à ce que notre Comité étudie, pour le moins, l'opportunité de recommander au ministère des Transports de considérer ce nouvel aspect de la sécurité routière, qui, effectivement, est représenté par votre dispositif? J'ignore ce qu'en pense le Comité mais je crois, pour ma part, que nous pouvons traiter ce nouvel aspect de la sécurité des véhicules automobiles. Il n'est pas, il est vrai, parmi nos 28 points, mais je crois qu'il s'y rattache fort logiquement. Je ne voulais que

[Text]

Would you be in favour of the principle of our going ahead on that basis?

M. Martel: Disons que c'est un peu la raison pour laquelle je suis ici: le recommander.

Mr. Mather: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Martel could tell us whether this unit was first made in the United States; are the patents held in the United States primarily?

M. Martel: Oui, tout d'abord, ce produit a été fabriqué aux États-Unis, avec brevet américain. Mais depuis deux ans et demi, nous le fabriquons présentement au Canada, toujours avec un brevet américain et nous payons une redevance pour l'équipement que nous fabriquons ici au Canada. Cela répond-il à votre question?

• 1050

Mr. Howe: That is right, now, the automobile business is very competitive. Has your parent organization, or have you approached any of the large car manufacturers to ascertain whether they would buy your unit and instal it on cars as extra equipment, using as the selling point the very things you have said, that you are providing a safer car for the customer? Has your organization approached any of the motor car people with this in mind?

M. Martel: Oui, les fabricants d'automobiles ont été approchés et ont assisté à la projection d'un film, comme celui que vous avez vu, mais il attendent qu'il y ait une demande avant de faire pression. Ils estiment que, présentement, il y a assez de pièces d'automobiles facultatives; plus il y en a plus le prix de l'automobile augmente. La concurrence étant serrée, ils se demandent quelle compagnie fera le premier pas, qui va l'installer la première. S'il y avait une demande qui obligerait tous les manufacturiers d'automobiles à l'installer, il n'y aurait pas de problème alors. Mais, présentement, personne ne veut faire le premier pas, d'où le retard.

Mr. Howe: Well, do you not think it would be a good selling point for any car manufacturer? You have made a great point here of the safety and the savings on tires and the savings on accidents. The whole story has been quite interesting and a very good one. It amazes me that some of the big companies have not grabbed this up and said "We have got the safest car on the road. We are going to put these stabilizers on them." Do you not think that would be a selling feature for General Motors or Ford or Chrysler to say they

[Interpretation]

connaître votre opinion. Vous opposez-vous à ce que nous poursuivions en ce sens?

Mr. Martel: To a certain extent, this is why I am here to-day.

M. Mather: Merci, monsieur le président.

M. Howe: M. Martel, ce dispositif a-t-il été fabriqué d'abord aux États-Unis; le brevet original est-il américain?

Mr. Martel: Yes, it was first manufactured in United States, under an American patent. But for the past two years, we have been manufacturing it in Canada, still under an American patent, paying a royalty on each piece. Did I answer your question?

M. Howe: Très bien, mais dans l'industrie de l'automobile, la concurrence est vive. Avez-vous, le bureau principal ou vous-même, demandé aux principaux fabricants d'automobiles s'ils achèteraient votre dispositif pour l'installer sur leurs voitures et faire valoir cette mesure additionnelle de sécurité lors de la vente?

Mr. Martel: Yes, the car manufacturers were contacted. We did show them the film that you saw, but they are waiting for a demand before they go into this because they figure that there are, at the present time, sufficient options on an automobile. The more options you add, the higher the cost of the car goes. Competition being tight, they are waiting to see which company is going to be the first one to install it. Then if there were a demand forcing all car manufacturers to install it, there would be no problem, but at the present time, nobody wants to make the first step. That is why it is taking time.

M. Howe: Ne croyez-vous pas que ce serait justement un très bon atout pour n'importe quel fabricant d'automobiles? Vous nous avez donné un très bon argument pour la sécurité, l'épargne sur les pneus et pour la prévention des accidents. Votre exposé a été extrêmement intéressant. Je suis étonné de voir que certaines grandes compagnies ne se sont pas emparées de l'idée pour la mettre sur le marché et pouvoir dire «Nous avons l'automobile la plus sûre au monde avec le nouveau stabilisateur». Ne croyez-vous pas que

[Texte]

came out with power steering and put it on? We have to pay for an option because it is a safer way of driving as you admit yourself. It will not waver if you hit something. It has got the same features as this has because it will stay straight on the road.

M. Martel: Maintenant, ce qui arrive, c'est peut-être un peu un manque de pression faite auprès des fabricants d'automobiles. Notre compagnie est jeune, elle n'existe pas depuis tellement longtemps; nous n'avons pas eu le temps ou l'occasion de contacter tous les fabricants d'automobiles à temps et de faire les pressions nécessaires. Nous avons fait certaines approches, mais peut-être pas assez de publicité, ce qui a empêché les fabricants d'automobiles d'aller de l'avant dans ce domaine.

Mr. Howe: If you sold it to a car manufacturer, you could go into mass production. Would you half the price if you were making 100,000 a year or 200,000 a year? Could you sell them for half?

M. Martel: Oui. Il est possible que dès que le volume augmentera, nos prix baisseront en proportion. L'argent investi en stock pendant deux ou trois ans ne rapporte rien et coûte de l'intérêt, alors, il faut donc établir un prix en conséquence afin de couvrir les intérêts de cet argent investi. Mais si, trois, quatre fois par année, nous avions rendement de cet argent, nous pourrions peut-être réduire notre prix de moitié, juste de moitié. En vendant directement aux manufacturiers, nous n'avons pas à payer de commission aux vendeurs et il en va de même pour l'installation, puisqu'elle se fait directement à la manufacture. Tout ceci contribuerait à réduire le prix de l'équipement et de l'installation.

Mr. Howe: I was rather interested in the indication in your movie that there were some insurance officials at your tests watching the program that went on. Do you think if all the cars were equipped with this that there would be any possibility of getting lower insurance on cars?

• 1055

M. Martel: On a discuté de la chose aux États-Unis dans le passé et je crois que deux ou trois compagnies d'assurance acceptent de réduire les primes d'assurance sur les camions; quant aux automobiles, je ne crois

[Interprétation]

General Motors, Ford ou Chrysler étaient heureux d'avoir leurs servodirections et de les installer sur les automobiles? On doit payer pour ces pièces facultatives, mais, vous l'admettez vous-mêmes, elles donnent une sûreté beaucoup plus grande au volant. L'automobile ne change pas de direction si elles heurte quelque chose. Le stabilisateur et la servodirection gardent tous deux l'automobile stable sur la route.

Mr. Martel: What happens, of course, is that there may be a lack of pressure on the car manufacturers. We are a rather young company. We have not existed for very long and we have not had the opportunity of contacting all car manufacturers to date and to exert the necessary pressure. We did make some approaches but perhaps we did not advertise enough, which prevented the car manufacturers from going further in this regard.

M. Howe: Si vous vendiez votre produit à un fabricant, vous pourriez peut-être vous lancer dans la production en grande série. Quel serait le prix d'un stabilisateur si vous en faisiez 100,000 ou 200,000 par année, par exemple? Ne pourriez-vous pas le vendre à moitié prix?

Mr. Martel: Yes. It is quite possible that as soon as the volume increases, our prices will proportionally come down. Money that you invest in stock, does not profit for two or three years and costs you interest. That is why you have to establish a certain price to cover the interest for the amount invested. If we had a turn-over of that money three or four times a year then we might perhaps reduce our price by 50 per cent. If we were to sell directly to the manufacturers there would be no commission for the salesmen, no installation costs because it would be installed directly at the factory. All these factors could reduce the cost of the equipment and of the installation.

M. Howe: J'ai été très intéressé d'apprendre, lorsque vous avez présenté votre film, que des représentants de compagnies d'assurance étaient présents à vos essais. Pensez-vous que, si toutes les voitures avaient des stabilisateurs, les primes d'assurance pourraient diminuer?

Mr. Martel: This matter was already discussed in the United States and I think that two or three insurance firms do accept a reduction in premiums on trucks; I do not think they accept it on automobiles yet. But

[Text]

pas qu'on en soit rendu à ce stade-là. Mais je crois que, présentement, des compagnies d'assurance, aux États-Unis, accordent une réduction de prime sur les camions équipés de ce dispositif de sécurité. Nous avons approché plusieurs compagnies d'assurance, à Montréal, plus précisément, d'importantes compagnies d'assurance qui se spécialisent dans l'assurance des flottes de camions et elles approuvent entièrement le stabilisateur. Elles ont assisté à des démonstrations que j'ai moi-même faites avec mon automobile, avec un petit camion que nous avons équipé d'un stabilisateur et elles sont d'accord. Mais il faudrait que tous les camions assurés par une compagnie, soient équipés de ces stabilisateurs, car il est impossible de réduire la prime d'assurance. S'il n'y a que deux ou trois camions dans une flotte de 100 camions qui sont équipés avec le stabilisateur, il faut absolument que toute la flotte soit sur la même base. Et, si vous êtes capables de trouver une compagnie, possédant 100 à 150 camions, qui est prête à équiper toute sa flotte de ce stabilisateur je me charge de faire les contacts nécessaires avec la compagnie d'assurance et d'obtenir une réduction de prime. Je suis sûr de réussir, mais quelle compagnie va consentir à dépenser \$20,000 pour équiper sa flotte au complet sans que ce soit obligatoire?

Mr. Howe: That is rather interesting, Mr. Chairman. After all we are all interested in the cost of operating our motor vehicles as it is a part of our cost of living. It is interesting that in the United States, there are instances where insurance premiums have been reduced because fleets are using this type of equipment. I would think that would also be a selling feature to this. If you can sell the insurance companies on the safety of them, why, it would be well worth while. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, en consultant la brochure publicitaire *How can you survive a HIGH SPEED BLOWOUT*, je constate qu'on y parle d'une compagnie qui n'est pas *Shur Guide*, mais *Steering Stabilizer Corporation*, Box 57, Abilene, Texas. Est-ce une compagnie qui n'existe plus ou si c'est la même que *Shur Guide*?

M. Martel: Non, c'est le siège social de la compagnie à Abilene Texas. C'est à eux que nous payons une redevance et c'est de là que nous sommes partis.

M. Trudel: Je vois au bas de la première page, qu'une démonstration a été faite devant M. James Hoffa qui, je crois est président du

[Interpretation]

I think that there are at the present time insurance companies in the United States which do give a premium reduction on trucks which are equipped with this safety device. In Montreal, we approached several of the larger insurance firms which specialize in insuring trucks and they agree entirely with the use of the stabilizer. They were present when I tested my car and a small truck that we had also equipped with the stabilizer. They liked it very much. But, then all the trucks insured by their company would have to be equipped with the stabilizer because if there were only two or three trucks out of a fleet of 100 to have the stabilizer, it would be impossible to reduce the premiums. The entire fleet would have to be on the same basis. If you can find one single trucking firm which has 100 or 150 trucks and is ready to equip its entire fleet with stabilizers, then I will contact the insurance companies and obtain a reduction in premiums. I am sure I will succeed in getting it but which company is going to spend \$20,000 to equip its fleet without it being mandatory?

M. Howe: Voilà qui est très intéressant, monsieur le président. Après tout, les frais d'exploitation de nos automobiles nous intéressent tous puisqu'ils font partie du coût de la vie. Il est intéressant de constater qu'aux États-Unis, dans certains cas, les primes d'assurance ont été réduites en raison de l'utilisation de ce dispositif. J'ai l'impression que ce serait aussi un atout pour la vente. Si les compagnies d'assurance pouvaient se convaincre de la sûreté du stabilisateur, ça vaudrait la peine. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Martel, in the brochure that you gave us, *How Can You Survive a... High-Speed Blowout!* I see that you mentioned one company which is not *Shur Guide*, but *Steering Stabilizer Corporation*, Box 57, Abilene, Texas. Is it a company that does not exist anymore or is it the same company as *Shur Guide*?

Mr. Martel: This is the head office of the company in Abilene, Texas. We pay them royalties and we are part of their firm.

Mr. Trudel: At the bottom of the first page, I see that there was a demonstration made before Mr. James Hoffa, Teamsters President.

[Texte]

syndicat des *Teamsters*, en 1967. Et il déclarait, à la suite de cette démonstration, qu'il exigerait à l'occasion de la signature de conventions collectives de travail, dans les cas où les chauffeurs conduisent des véhicules pour certaines flottes aux États-Unis, que l'installation de l'équipement *Shur Guide* fasse l'objet d'une clause des contrats de travail. Savez-vous si on a donné suite à cette déclaration?

M. Martel: Je pense bien que les membres du Comité sont au courant que M. Hoffa a dû cesser ses activités.

M. Trudel: Je ne voulais pas faire une attaque personnelle, remarquez bien. Cependant, même s'il a laissé la présidence pour quelque temps, il n'en a pas pour autant cessé toute activité au sein du syndicat des *Teamsters*. Or, d'autres contrats de travail ont été négociés par la suite, soit en 1968 et en 1969 (j'imagine bien qu'il n'a pas agi personnellement à ces occasions), mais êtes-vous au courant si, au cours des négociations qui ont eu lieu, ses représentants ou quelqu'un d'autre ont donné suite à la déclaration qu'il avait faite quand est venu le moment de signer des conventions collectives, soit en 1968 et 1969, au Canada et aux États-Unis.

M. Martel: Au Canada, pas encore. Aux États-Unis, une compagnie du nom de *Merchant*, je crois, a inclus cette clause dans le contrat de travail. Il y a au-delà d'un mois, cette compagnie a acheté 90 camions qui ont tous été équipés du dispositif *Shur Guide* directement à la manufacture de *White Freightliner* à Kelowna, Colombie-Britannique. Je suis allé moi-même voir faire l'installation par l'ingénieur d'Abilene, Texas, qui est venu expliquer la façon de procéder.

M. Trudel: Monsieur le président, je ne sais si le Comité serait d'accord que M. Martel vous fournisse, par écrit, le nom exact, l'adresse et le nombre de camions de cette compagnie, cela en vaudrait peut-être la peine. Ceci pourrait être ajouté en annexe aux procès-verbaux de cette réunion du Comité.

Une autre question, monsieur le président, ce sera la dernière. Depuis que vous expérimentez cet équipement *Shur Guide*, avez-vous subi des échecs?

M. Martel: Aucun à date; aucun ressort n'a été brisé au cours d'essais, d'une crevaillon, rien de cela. Les seules fois où les ressorts se sont brisés, ce fut lorsque les camions, faisant du transport dans la forêt et prenant le bois à la souche, si je peux dire, ont à circuler sur des routes tracées au boutoir à lame, ils rencontrent une roche, un trou, une bûtte, etc. Ce sont là les seules occasions où

[Interprétation]

in 1967. After the demonstration, he declared that his professional drivers would insist as part of their upcoming collective agreement that the big rigs they pilot be equipped with that *Shur Guide* stabilizer.

Can you tell me if any action was taken in that direction?

Mr. Martel: I think the members of the Committee are aware that Mr. Hoffa had to discontinue his activities.

Mr. Trudel: I did not mean to make any personal attack. Even if he left the presidency for some time, he certainly did not become completely inactive in the union. There were other collective agreements which were negotiated in 1968 and 1969. I imagine he was not the one who did all the negotiating, but do you know whether his representatives took any steps towards equipping the trucks with stabilizers, in Canada and in the United States?

Mr. Martel: In Canada, not yet. In the United States, a company called *Merchant* included it in its collective agreement. A month ago, they bought 90 trucks, all equipped with the *Shur-Guide* stabilizers directly from the factory *White Freightliner*, in Kelowna, B.C. I personally went to watch the installation supervised by an engineer from Abilene, Texas.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I do not know whether the Committee will agree that Mr. Martel write down for us the exact name, address and number of trucks of this company. It might be worthwhile and we could include it as Appendix to our report.

I have another question which will be my last one. Mr. Martel, since you have been experimenting with this device, have you had any failure?

Mr. Martel: None to date. No spring was broken nor in a test nor in a blowout. The only time springs broke was on trucks which transport logs and go into roads opened up by bulldozers where there are rocks, holes and bumps, everything. This is the only place where the springs could break or bend. On ordinary transport roads, we have no problem. Out of 500 installations we have changed

[Text]

les ressorts peuvent se briser et l'équipement se tordre. Sur les routes ordinaires, aucun problème. Jusqu'à ce jour, sur un total de 500 dispositifs, nous avons eu à remplacer à peu près sept, huit ressorts, à mon avis c'est un pourcentage assez minime. De ce chiffre, nous devons en déduire trois pour la même compagnie, mais après vérification, nous nous sommes aperçus que le camion appartenait à une coopérative et le chauffeur s'en servait parfois pour son usage personnel et allait dans le champ. C'est ainsi qu'il a brisé quatre ressorts au cours d'une année.

Mr. Trudel: Merci monsieur le président.

Le président suppléant: Monsieur Turner.

Mr. Turner (London East): Has your Shur-Guide equipment ever been tested out along the Alaska or Alcan highway?

• 1100

Mr. Martel: Oui. Présentement tous camions qui circulent sur la route qu'on appelle *Alaska Trail* sont équipés du stabilisateur *Shur Guide*. Mais l'Alaska, étant un État américain, c'est la *Steering Stabilizers* qui en fait la distribution et non pas notre compagnie. Tous les camions circulant sur cette route en sont équipés.

Mr. Turner (London East): I am talking about the Alaska Highway, which goes up from northern B.C., Dawson Creek up through to Whitehorse. That is a gravel road 1,500 to 1,800 miles in length. This is quite a treacherous road—I have been up there myself. Have you made a test up there?

Mr. Martel: C'est la route à laquelle je faisais allusion. Les tests ont été faits et j'ai une lettre de recommandation à cet effet et dans laquelle on dit qu'il n'y a aucun problème et la conduite est plus facile. Et c'est d'autant plus appréciable que la route est de gravier. Vous percevez beaucoup plus de différence sur une route de gravier que sur une route d'asphalte, comme celle de la Transcanada Montréal-Québec, par exemple, où la différence est minime. Tel n'est pas le cas d'une route de gravier où il y a des trous, des bosses, etc, et la différence est d'environ 80 p. 100.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur Martel, n'avez-vous pas parlé de l'ICC, un organisme américain qui régit le transport et qui a fait des recommandations à l'endroit du stabilisateur *Shur Guide* et qui l'accepte?

[Interpretation]

seven or eight springs so far. I think this is a rather small number. Three of which were of the same company and after we checked, we discovered that the truck in question belonged to a co-operative and every once in a while the driver went into the fields with it for his own personal use. That is how he managed to break 4 springs in the same year.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Mr. Turner.

M. Turner (London-Est): Est-ce qu'on n'a jamais essayé ce dispositif sur la route de l'Alaska ou le long de la route ALCAN?

Mr. Martel: Yes, at the present time any truck which goes on the Alaska Trail is equipped with the *Shur-Guide* stabilizer, but Alaska being an American state, it is *Steering Stabilizers* which is the distributor and not our company. All trucks going on that road are equipped with it.

M. Turner (London-Est): Je parle de la grand-route qui mène à l'Alaska, de Dawson Creek, au nord de la Colombie-Britannique jusqu'à Whitehorse. C'est une route très dangereuse, de 1,500 à 1,800 milles de longueur j'y suis allé moi-même. Avez-vous fait des expériences là-haut?

Mr. Martel: That is the road I mentioned. Tests have been made there and I received a letter saying that there is no problem and that the driving is much easier especially on a gravel road. You can appreciate the difference on a gravel road much more than on an asphalt road. For instance, on the Trans Canada Road from Montreal to Quebec, there is very little difference but on a gravel road where you have bumps and holes and everything else you feel a great deal of difference. It is 80 per cent better perhaps.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Did you mention the ICC an American agency which controls transportation and made recommendations about the *Shur-Guide* stabilizer? Do they accept it?

[Texte]

M. Martel: Oui, comme vous le savez, il existe, aux États-Unis, un organisme qui exerce une surveillance sur les véhicules commerciaux et est chargé de faire l'inspection et la vérification des véhicules de tous genres. Avant d'accepter le dispositif *Shur Guide*, cet organisme a fait ses propres tests, car il n'accepte pas ceux qui sont faits par d'autres, et il n'y a apporté aucune objection, il l'a accepté d'emblée. Présentement, nous avons, aux États-Unis, au-delà de 5,000 véhicules régis par la ICC et pour lesquels on accepte le stabilisateur *Shur Guide*, si on ne l'accepte pas on n'a pas le droit d'en installer sur aucun véhicule aux États-Unis.

M. Portelance: Merci.

Le président: Pas d'autres questions messieurs? Sinon, je dois remercier MM. Martel et Beaulac de leur présentation de ce matin. Merci beaucoup.

I would like at this time to call upon Mr. Campbell and Mr. Fortier. Would you please come forward.

Mr. Fortier has a short statement to make.

Mr. Jacques Fortier (Legal Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, Bill C-137 in respect of motor vehicle safety applies to new motor vehicles. The Bill would provide for the Governor in Council to make regulations prescribing safety standards for new motor vehicles sold in Canada or imported or exported or conveyed between provinces.

The Bill would provide for motor vehicles which comply with the safety standards applicable to such vehicles to have affixed on them the prescribed national safety mark before such vehicles may be sold in Canada or exported from Canada or transported between provinces. Under a federal statute which is called the National Trademark and True Labelling Act, the expression "Canada Standard" is a national trademark, and the exclusive property in and the right to the use of that trademark is vested in Her Majesty in right of Canada.

The expression "Safety Standards" is defined in the Bill in order to provide for the control of a motor vehicle design, construction and functioning not only from the standpoint of the protection against injury and death but also against "impairment of health" by providing for the control of motor vehicle exhaust. The definition of "Safety Standards" would also permit regulations to be made

[Interprétation]

Mr. Martel: Yes. As you know there is in the United States an agency that controls commercial vehicles, inspects them and checks all kinds of vehicles. Before accepting the *Shur-Guide* stabilizer, they had to make their own tests because they do not accept tests made by other people. They came out with no objection whatsoever. At the present time, in the United States over 5,000 vehicles controlled by the ICC have been equipped with the stabilizer. If they had not accepted it, it would have been impossible to install it on a vehicle.

Mr. Portelance: Thank you, sir.

The Chairman: Are there any other questions? If not, I would like to thank Mr. Martel and Mr. Beaulac for their presentation this morning, thank you very much.

J'aimerais maintenant inviter M. M. Campbell et Fortier à venir témoigner.

Je crois que M. Fortier a un bref exposé à vous faire.

M. Jacques Fortier (Conseiller juridique du ministère des Transports): Monsieur le président, le bill C-137 portant sur la sécurité des véhicules automobiles porte sur tous les nouveaux véhicules automobiles. Le bill donne le pouvoir au gouverneur en conseil d'établir des règlements concernant les normes de sécurité pour les nouveaux véhicules automobiles vendus ou importés au Canada, exportés du Canada ou transportés d'une province à autre.

Le Bill prévoit que les véhicules automobiles qui répondent à toutes les normes de sécurité qui leur sont applicables se voient apposer une marque nationale de sécurité avant d'être vendus au Canada ou exportés du Canada ou transportés entre les provinces. Aux termes de la Loi fédérale sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact, l'expression «Canada Standard» est une marque de commerce nationale; sa propriété exclusive et le droit de l'employer sont déclarés dévolus à Sa Majesté du Chef du Canada.

L'expression «normes de sécurité» dans le Bill désigne les normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement des véhicules automobiles non seulement en vue de protéger les personnes contre les blessures corporelles ou la mort, mais aussi contre les atteintes à la santé «grâce aux dispositions portant sur la réglementation des gaz d'échappement. L'expression «normes de sécu-

[Text]

limiting the noise emission from new motor vehicles with a view to the protection of persons against "impairment of health".

With respect to the importation into Canada of motor vehicles, the Bill would provide for making regulations that would prescribe the safety standards to which such vehicles must have complied at the time of manufacture as a condition of their importation into Canada unless the motor vehicle being imported is to be used for exhibition or demonstration or by a tourist or by a person passing through Canada.

The Bill would also provide for the manufacturer, the distributor of new motor vehicles or the importer of motor vehicles for which safety standards are prescribed under the Act to give notice of defects of a motor vehicle of which he is aware and affecting its safe operation, such notice to be given to the original purchaser and to subsequent purchasers under warranty and to the Minister of Transport, the notice to state what is the defect, the safety risk involved and the means to be taken to correct the defect.

The Minister of Transport, upon receipt of the notice, must provide full particulars to the provincial authorities.

● 1110

The Bill would also provide for the designation of inspectors by the Minister with power to search the premises of a manufacturer, distributor or importer of motor vehicles and with power to seize any motor vehicle in relation to which a violation of the Act or of the regulations is believed to have been committed. The Bill would also provide for the forfeiture, upon conviction, of a motor vehicle in relation to which an offence has been committed.

The Bill also provides for penalties for the following violations: for illegal use of the national safety marks; for obstructing inspectors; for refusing assistance to inspectors.

The Bill also provides for exporting or transporting between provinces new motor vehicles not having the national safety mark; or for selling a motor vehicle not having the national safety mark; or for applying the national safety mark when the vehicle does not comply with the safety standards. There would also be penalties for importation of motor vehicles not complying with the safety standards.

[Interpretation]

rité» permet aussi l'édiction de règlements en vue de réduire l'émission de bruits des nouveaux véhicules automobiles pour protéger les personnes contre «les atteintes à la santé».

Quant à l'importation au Canada de véhicules automobiles, le bill prévoit des règlements prescrivant, pour les véhicules automobiles, des normes de sécurité auxquelles ils doivent répondre au moment de leur fabrication, pour pouvoir être importés au Canada, à moins qu'ils ne soient importés aux fins d'exposition de démonstration, par un touriste ou par une personne qui passe par le Canada pour aller ailleurs.

En vertu du Bill, commet une infraction toute personne qui, étant fabricant, distributeur ou importateur d'un véhicule automobile, pour lequel des normes de sécurité ont été prescrites par la Loi, omet de donner un avis de tout défaut de ce véhicule qui nuit à la sécurité de son fonctionnement et dont elle a connaissance, à la personne qui lui achète un véhicule automobile, à tout acheteur subéquent auquel est transférée une garantie et au ministre des Transports. L'avis mentionné devra décrire le défaut, évaluer le risque que ce défaut présente pour la sécurité et indiquer les mesures à prendre pour le corriger.

Dès réception de ce genre d'avis, le Ministre doit en fournir tous les détails aux autorités provinciales.

Le Bill prévoit aussi la nomination d'inspecteurs par le Ministre; ces inspecteurs pourront entrer dans tout lieu qui appartient, à un fabricant, à un distributeur ou à un importateur pour examiner les véhicules automobiles ou saisir un véhicule s'il y a eu contravention à la présente loi ou aux règlements. Le bill prévoit la confiscation par le tribunal d'un véhicule automobile au moyen ou au sujet duquel une infraction a été commise, lorsqu'une personne en a été déclarée coupable.

En vertu du bill, des peines sont prévues pour les infractions suivantes: usage illégal des marques de sécurité nationales, obstruction faite à l'inspecteur; refus d'accorder son aide à l'inspecteur.

Le bill prévoit l'exportation et le transport d'une province à une autre de nouveaux véhicules automobiles auxquels ne sont pas apposées les marques nationales de sécurité; il prévoit aussi la vente d'un véhicule automobile qui ne porte pas la marque nationale de sécurité ou l'apposition de cette marque quand le véhicule n'est pas conforme aux normes de sécurité. Il prévoit aussi des sanctions pour l'importation de véhicules automobiles non conformes aux normes de sécurité.

[Texte]

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman. I am sorry I do not have a copy. I have sent for a copy of the first 28 or 29 points, which I understand are going to be accepted as an appendix to this Act. I presume that these will be the regulations over which the Act will have control. Is that correct? These first 29 or 30 points? Unfortunately, this is in French and I cannot read it properly.

Mr. Fortier: These regulations would be made by the Governor in Council. It would prescribe safety standards. It would prescribe those standards for motor vehicles of a prescribed class.

Mr. Pringle: Yes, I understand, Mr. Chairman, but I am referring to the points that have already been listed by the Minister of Transport, as I understand a suggested list. The point I wanted to make is what is being done with regard to modification to exhausts on automobiles with regard to monoxide pollution. Will this be part of a safety standard, or are you referring only to those safety standards relating to mechanical devices for safety in the event of accidents, or is it going to be safety relating to the pollution of the air, which in my opinion, is also a very important part and parcel of the safety of automobiles, especially in this day and age? Will this Act be able to cover this particular point?

The Chairman: Dr. Campbell could answer this point, I believe.

Mr. Gordon D. Campbell (Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport): The 29 standards that were mentioned by the Minister when speaking during second reading debate are design features of the vehicles such as the steering column, glass, and so forth. In addition to these 29 standards, the Act provides authority for the government to issue regulations respecting the exhaust omissions from motor vehicles, and I believe the Minister did announce his intention to issue such a regulation.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. That is the only point I wanted to make.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur Fortier, pour que les véhicules portent la marque *Canada Standard*, il faut que les fabricants aient reçu l'autorisation du gouvernement...

M. Fortier: Oui, monsieur.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman. I am sorry I do regrette de ne pas avoir le texte des vingt-huit ou vingt-neuf points qui seront acceptés comme annexe à cette loi. Je suppose que ce sont les règlements qui permettront d'appliquer la loi. Est-ce exact? Malheureusement, je ne puis pas comprendre la version française du texte.

M. Fortier: Ces règlements seraient édictés par le gouverneur en conseil, et prescriraient les normes de sécurité qui s'appliqueraient à une catégorie spéciale de véhicules automobiles.

M. Pringle: Je le sais fort bien, monsieur le président, mais je me reporte aux points qui ont déjà été énumérés par le ministre des Transports. Si j'ai bien compris, il s'agit d'une liste proposée. Voici donc où je veux en venir. Quelle modification imposera-t-on aux systèmes d'échappement des automobiles pour enrayer la pollution de l'air par l'oxyde de carbone? Cette lutte contre la pollution fait-elle partie des normes de sécurité? Par normes de sécurité, entendez-vous seulement ce qui a trait aux dispositifs mécaniques pour la prévention des accidents? Le concept de la sécurité englobera-t-il aussi l'épuration de l'air? A mon avis, la sécurité des véhicules automobiles doit inclure la lutte contre la pollution de l'air. La loi prévoit-elle ce point précis si important à notre époque?

Le président: M. Campbell pourra donner une réponse à cette question.

Gordon D. Campbell (directeur de la sécurité routière et des véhicules automobiles, ministère des Transports): Les vingt-neuf normes mentionnées par le Ministre, lors de son exposé à l'étape de la deuxième lecture ont trait aux éléments des voitures, telles la colonne de direction, les vitres et ainsi de suite. Outre ces vingt-neuf normes, la loi permet au gouvernement d'émettre des règlements sur l'émission des gaz d'échappement des véhicules automobiles. A mon avis, le Ministre a annoncé qu'il avait l'intention d'émettre des règlements de ce genre.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Fortier, the motor vehicles will have the *Canada Standard* mark, if the manufacturers have been authorized by the government.

Mr. Fortier: Yes sir.

[Text]

M. Portelance: Vous avez peut-être assisté aussi à la démonstration du témoin précédent. Dans un tel cas une compagnie qui a un dispositif à vendre devra-t-elle avoir l'autorisation ou la marque *Canada Standard*, pour le vendre?

M. Fortier: Non, ce ne serait pas nécessaire. Rien n'empêche un manufacturier d'accessoires pour les automobiles d'essayer de les distribuer, de les vendre. Les seuls standards que la Loi va exiger sont ceux qui seront établis par les règlements. Mais ce n'est exclusif qu'en autant que les manufacturiers seront obligés de s'y conformer. Cela n'empêchera pas les manufacturiers d'autres accessoires d'essayer de les distribuer, de les vendre.

M. Portelance: A ce moment-là, ils auront tout de même un autre droit...

M. Fortier: Cet équipement ne sera pas obligatoire aux termes de la Loi.

M. Portelance: Par contre, les voitures fabriquées en Europe ou au Japon devront-elles respecter les vingt-neuf normes établies présentement?

M. Fortier: Quand elles seront importées au Canada, les importateurs devront produire des documents pour établir que, quand ces véhicules ont été manufacturés en pays étranger, ils se conformaient aux standards établis par la Loi.

M. Portelance: Ce qui veut dire que dans un an ou deux d'ici là, il sera impossible d'importer des autos qui ne rencontreront pas ces normes.

Mr. Campbell: The Act will only apply to motor vehicles manufactured after the Act comes into force. If the Act is proclaimed in August 1970, then only vehicles manufactured after August 1970 would be subject to the regulations issued thereunder. If a company was permitted to import a vehicle manufactured in January 1970, then the Act would not apply and the vehicle need not meet the standards.

Mr. Portelance: I am talking about a vehicle to be bought in 1972 for example, those of course, would have to be...

Mr. Campbell: At the present time, you are not permitted to import used vehicles into Canada; however, this situation could change. If it does change, then no one would be permitted to import vehicles manufactured after

[Interpretation]

Mr. Portelance: We had a witness here earlier and you probably saw the demonstration. If a company wishes to sell a device, does it need to have the mark *Canada Standard* before being able to sell it on a vehicle?

Mr. Fortier: No, it would not be necessary. Nothing prevents a manufacturer of motor vehicle devices to distribute and sell them. The only standards which the Act will force manufacturers to abide by are those to be established in the regulations, but it is not exclusive. These standards are exclusive in so far as the manufacturers will have to abide by them and follow them, but it does not prevent manufacturers of other devices, other accessories and equipment to distribute and sell them.

Mr. Portelance: Then, of course, they would have the right to add...

Mr. Fortier: It would not be mandatory under the Act to have this equipment.

Mr. Portelance: With regard to automobiles made in Europe or in Japan, for instance, are these automobiles going to be forced to have the 29 already established standards before coming on the Canadian market?

Mr. Fortier: When they are imported into Canada the importers will have to produce evidence in order to establish that when the vehicles were manufactured in the foreign country they followed the standards established by our government.

Mr. Portelance: Which is to say that in a year or two from now, there would be the possibility of importing motor vehicles which do not comply with these safety standards.

M. Campbell: La loi ne s'appliquera qu'aux véhicules automobiles qui seront fabriqués après l'adoption de la Loi. Par conséquent, la loi est adoptée en août 1970 seuls les véhicules automobiles qui seront fabriqués après cette date seront assujettis aux règlements d'exécution de la Loi. Alors la Loi ne s'appliquera pas dans le cas d'une compagnie autorisée à importer un véhicule fabriqué en janvier 1970, même si le véhicule ne répond pas aux normes.

M. Portelance: Je songe aux véhicules qui seront achetés en 1972. Ces voitures devront nécessairement être conformes...

M. Campbell: A l'heure actuelle, on ne peut pas importer des voitures d'occasion au Canada; il se peut toutefois que cette situation change; si elle change alors personne ne pourra importer des voitures fabriquées après

[Texte]

the Act comes into force, unless that vehicle complied with all of the standards at the time of importation. In other words, if it was manufactured in August 1970 and was imported in August 1972, then in August 1972 it would have to comply with the August 1970 standards. In other words, if the windshield was broken it would have to be replaced by a windshield of comparable quality, before it was allowed into the country.

Mr. Portelance: I have another question. What about vehicles which are in use? Is there anything in the law right now, to establish that a car in 1976 would have to comply with these norms. I know that a car built prior to the law will still be running in 1975 or in 1976, but any car built after this law comes into force, will they let them run for 10 or 15 years without saying anything, as we are doing now with old cars?

Mr. Campbell: Are you speaking with respect to importation, or in general?

Mr. Portelance: No. In general.

Mr. Campbell: This federal law applies only to new motor vehicles, safety standards applicable at the time the vehicle was manufactured or is manufactured. When the vehicle goes into use on the highway system, its safety is regulated by the provinces under existing provincial Acts: the highway traffic acts, the motor vehicles acts and regulations hereunder. So this applies to new motor vehicles. Provincial legislation applies to vehicles in use.

Mr. Portelance: Does that mean that if you buy a used car five years from now, they would not be able to use the Canada standard on that used car as such.

Mr. Campbell: All the provinces are gradually introducing periodic motor vehicle inspection programs, and they are establishing certain standards which vehicles have to meet, at any given time they are inspected. It is hoped that most of the standards included in the federal legislation will be adopted as standards by the provinces for used vehicles.

1120

Some of them, of course, are not applicable; they relate only to the design of the vehicle. For example, the first standard relates to the location of the controls on the instrument

[Interprétation]

la mise en vigueur de la loi, à moins que ces véhicules automobiles ne soient conformes à toutes les normes au moment de l'importation. En d'autres termes, si une voiture fabriquée en août 1970 est importée en août 1972, il faudra qu'elle soit conforme aux normes en existence en août 1970.

Il y aura lieu de remplacer le pare-brise cassé d'une voiture par un pare-brise de qualité comparable, sans quoi la voiture ne pourra être importée.

M. Portelance: Que dire des véhicules automobiles qui sont déjà sur les routes? La loi prévoit-elle des dispositions pour qu'en 1976 ces voitures soient conformes aux normes de sécurité? Précisons notre pensée; à notre avis, il est possible que la voiture fabriquée avant l'adoption de la loi continue à fonctionner en 1976. Cependant, permettrons-nous à toutes les voitures fabriquées après la mise à exécution de la loi, de fonctionner pendant une dizaine d'années, comme on le permet maintenant, sans exiger de vérification?

M. Campbell: Voulez-vous parler des voitures importées, ou faites-vous allusion aux voitures en général?

M. Portelance: Non, en général.

M. Campbell: Cette loi fédérale ne s'appliquera qu'aux nouveaux véhicules automobiles et imposera les normes de sécurité en existence au moment de la fabrication. Les provinces réglementent la sécurité routière au moyen des lois provinciales concernant la circulation sur les grandes routes, ainsi que des lois et règlements concernant les véhicules automobiles. Cette loi s'appliquera aux nouveaux véhicules automobiles, tandis que les lois provinciales s'appliquent aux voitures en usage.

M. Portelance: Si, dans cinq ans d'ici, vous achetez une voiture d'occasion, on n'y appliquera pas les normes canadiennes?

M. Campbell: Peu à peu, chaque province met au point des programmes périodiques d'inspection des voitures et établissent certaines normes que doivent respecter les véhicules automobiles en tout temps. S'il y a une inspection, il faut que tous les éléments de la voiture soient conformes à ces normes. Il est à souhaiter que les provinces adopteront

la plupart des normes prévues dans la loi fédérale pour les voitures d'occasion. Certaines de ces normes ne sont pas applicables; elles ne se rapportent qu'à la conception de

[Text]

panel and once the vehicle is manufactured these would not be altered—their location would not be altered.

Mr. Portelance: I have one last question. Have these 29 norms been accepted by your Department?

Mr. Campbell: That is right, sir.

Mr. Portelance: The same equipment was requested in the United States, was it not? Were the same norms requested in the United States?

Mr. Campbell: Will the initial 29 standards which the government intends to issue under this legislation be based upon the 29 standards in force in the United States at the present time?

Mr. Portelance: Did you refuse any other standards which were offered to you previously and which are not in the 29?

Mr. Campbell: The 29 standards would include all of those in force in the United States at the present time.

Mr. Portelance: Yes, but was your Department asked by any firm to establish, to legalize or to force any other than the 29 which we have here? Are those 29 all that you received and all that were suggested to you?

Mr. Campbell: In addition to that the government has indicated that it will issue a standard relating to a motor vehicle exhaust emission. That would be the 30th.

We also are considering additional standards relating to snowmobiles and farm tractors. These would be in addition to the 29.

Mr. Portelance: Every time you make a change to this list would it have to come before Parliament or would it be done just by regulation then?

Mr. Fortier: By regulation, sir.

Mr. Portelance: Just by regulation.

Mr. Fortier: The standards will be established by regulations.

Mr. Portelance: If you are going to force manufacturers to put new things on their vehicles, how long ahead of time would you have to advise them?

Mr. Fortier: The Bill provides that before we can make a regulation or amend a regulation we have to give a reasonable notice to

[Interpretation]

l'automobile. Par exemple, la première norme a trait notamment à la position des commandes sur le tableau de bord; lorsque la voiture est fabriquée, il est évident que la position des commandes ne peut être changée.

M. Portelance: Une dernière question. Votre Ministère, a-t-il accepté les vingt-neuf normes en cause?

M. Campbell: Oui.

M. Portelance: Les mêmes normes sont-elles exigées aux États-Unis?

M. Campbell: Les vingt-neuf premières normes que le gouvernement compte appliquer aux termes de la loi sont-elles fondées sur les vingt-neuf normes appliquées aux États-Unis à l'heure actuelle, me demandez-vous?

M. Portelance: En avez-vous refusé d'autres qui vous ont été proposées auparavant et qui ne figurent pas dans la liste?

M. Campbell: Ces normes comprennent toutes celles qui sont en vigueur aux États-Unis à l'heure actuelle.

M. Portelance: Certaines sociétés ont-elles demandé à votre Ministère d'établir, de réglementer ou d'imposer une ou plusieurs autres normes qui ne figurent pas parmi les 29 normes que nous avons ici? C'est donc tout ce qu'on vous a proposé?

M. Campbell: Pour compléter la liste, le gouvernement a indiqué qu'il émettra une norme relative aux gaz d'échappement des véhicules. Ce sera la trentième norme.

On songe aussi à ajouter des normes qui concerneraient les autoneige et les tracteurs agricoles.

M. Portelance: Le Parlement sera-t-il saisi de chaque modification que vous apporterez ou est-ce que ce sera fait sous forme de règlement?

M. Fortier: Sous forme de règlement.

M. Portelance: Uniquement?

M. Fortier: Les normes seront établies par voie de règlement.

M. Portelance: Si vous imposiez aux fabricants l'obligation d'incorporer de nouveaux dispositifs à leurs voitures, quel préavis leur donneriez-vous?

M. Fortier: Avant d'édicter ou de modifier un règlement, il faut donner aux fabricants un avis raisonnable dont le délai dépendra de

[Texte]

the manufacturers and the length of the notice would depend on the importance of the regulation. If it were a regulation that the manufacturers could take some time to consider, review, appreciate and then comment upon, the notice naturally would be more extensive than in the case of a regulation which is of minor importance.

Mr. Portelance: Would these 29 regulations apply to 1971 cars or 1972, if they were accepted this year?

Mr. Fortier: It would depend on when the Act were proclaimed, would it not?

Mr. Campbell: Yes, when the government proclaims the Act.

Mr. Portelance: Yes, but as we know it is now having its second reading and it should not be too long before it is proclaimed.

Mr. Campbell: I think it would be reasonable to proclaim the legislation this summer to be applicable to 1971 model-year vehicles because the majority of vehicles being sold in Canada at the present time are in conformity with these initial regulations and industry has been given up to two-year's warning that this legislation was to be brought down.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, just to pursue a little further Mr. Portelance's line of questioning, the 29 regulations of which we have been supplied with a copy were imported from the United States, I understand. To your knowledge, are any automobiles in the United States not now included in these regulations or have any of these regulations not yet been enforced in the United States?

Mr. Campbell: No, all of these 29 regulations are being enforced in the United States at the present time.

Mr. Skoberg: In other words, then, what automobile could possibly come into Canada that would not have complied with these 29 regulations at the present time?

Mr. Campbell: Vehicles not manufactured in the United States may not comply with these.

• 1125

Mr. Skoberg: Are you aware of any automobile manufactured, say, in Canada that does not meet these 29 regulations?

[Interprétation]

l'importance du règlement en cause. S'il s'agit d'un règlement très important qui exige des commentaires du fabricant, naturellement l'avis sera plus long que dans le cas d'un règlement d'importance secondaire.

M. Portelance: Si les vingt-neuf normes sont acceptées cette année, s'appliqueront-elles aux voitures de 1971 ou de 1972?

M. Fortier: Cela dépendra de la date de la proclamation de la loi?

M. Campbell: C'est juste.

M. Portelance: Nous savons maintenant que le bill traverse la deuxième lecture. Sans doute proclamera-t-on la loi bientôt.

M. Campbell: A mon avis, il serait raisonnable de proclamer la loi cet été et de l'appliquer aux voitures de 1971, car la majorité de celles qui sont vendues au Canada à l'heure actuelle sont conformes aux dispositions du règlement initial et l'industrie a reçu un avis il y a deux ans.

M. Portelance: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, messieurs, pour donner suite aux questions de M. Portelance, les 29 prescriptions dont on nous a donné la liste sont importées des États-Unis, sauf erreur. Aux États-Unis, y a-t-il des voitures qui ne sont pas assujéties aux prescriptions de ce pays? Parmi ces prescriptions, s'en trouve-t-il qui ne sont pas encore en vigueur aux États-Unis?

M. Campbell: Non, les 29 prescriptions sont toutes appliquées aux États-Unis à l'heure actuelle.

M. Skoberg: En d'autres termes, quelles voitures qui ne seraient pas conformes aux 29 prescriptions américaines pourraient venir au Canada?

M. Campbell: Il se peut que les véhicules qui ne sont pas fabriqués aux États-Unis ne soient pas conformes à ces normes.

M. Skoberg: A votre connaissance, existe-t-il des automobiles fabriquées au Canada qui ne respectent pas ces 29 normes?

[Text]

Mr. Campbell: I do not have any definite evidence which I could place before the Committee, but I believe that there are vehicles being sold in Canada at the present time which do not comply with these standards.

Mr. Skoberg: What regulations are there now? In other words, are there any regulations now in Canada that control safety standards on automobiles manufactured in Canada or elsewhere?

Mr. Campbell: There are provincial regulations, but these primarily relate to the lighting of the vehicle and the tires on the vehicle. They are not as comprehensive as the 29 standards listed by the Minister.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me what co-operation you are receiving from the provinces in the introduction of Bill C-137?

Mr. Campbell: We held discussions with the provincial departments of transport or their equivalent over a period of some two years and have had two meetings at the ministerial level—one in January 1969 and a second one in September 1969. At that time there was unanimous agreement that the federal government should introduce this legislation, that it should be applicable to new motor vehicles and that the provinces continue to control the safety of vehicles in use through their existing legislation. We established a committee of federal and provincial officials to ensure that there is no conflict between the standards issued under the federal legislation and those issued under provincial legislation.

Mr. Skoberg: You appear, then, to be quite satisfied that you will not run into a provincial jurisdictional problem.

Mr. Campbell: I do not believe so at the present time.

Mr. Trudel: There is always an opportunity.

Mr. Skoberg: I wonder if there was consultation with the auto industry before this Bill was introduced?

Mr. Campbell: Yes, the Canadian Government Specification Board issued standards, essentially the same 29 standards—SCGSB specifications bearing the designation 97-GP. Those standards were based on the standards in the United States and there was a committee convened by the Canadian Government Specification Board with over-all responsibility for the standards. Industry was represented on that committee and these standards have been used in the purchase of all federal government vehicles.

[Interpretation]

M. Campbell: Je n'ai pas de preuve à soumettre à votre comité. Je crois cependant qu'il y a des voitures vendues au Canada à l'heure actuelle qui ne sont pas conformes aux normes.

M. Skoberg: Quel règlement existe-t-il à l'heure actuelle? En d'autres termes, a-t-on un règlement au Canada qui prévoit des normes de sécurité à l'égard des automobiles fabriquées au Canada ou ailleurs?

M. Campbell: Il existe des règlements provinciaux mais ils visent surtout le système d'éclairage de la voiture ainsi que les pneus. Ils n'englobent pas les 29 normes exposées par le ministre.

M. Skoberg: Que dire de la collaboration que vous avez reçue des provinces au sujet du bill C-137?

M. Campbell: Nous avons débattu la question avec les ministères provinciaux des Transports ou des ministères équivalents et nous avons eu des réunions ministérielles, l'une en janvier 1969 et une seconde en septembre 1969. A ce moment-là, on a reconnu à l'unanimité qu'il importait au gouvernement fédéral de présenter cette loi, que cette loi devrait s'appliquer aux nouveaux véhicules automobiles et que les provinces devraient continuer à assurer la sécurité des véhicules en usage, grâce à leurs lois existantes. Nous avons créé un comité de fonctionnaires fédéraux et provinciaux en vue d'empêcher un conflit entre les normes émises aux termes de la Loi fédérale et les normes émises aux termes des lois provinciales.

M. Skoberg: Par conséquent, vous ne croyez pas que vous allez empiéter sur la compétence des provinces?

M. Campbell: Je ne le pense pas, à l'heure actuelle.

M. Trudel: Cela pourrait arriver.

M. Skoberg: Avant la présentation du bill, y a-t-il eu des consultations avec l'industrie automobile?

M. Campbell: L'Office des normes du gouvernement canadien a émis le devis 97-GP, qui est essentiellement la liste des 29 normes. Ces normes s'appuyaient sur celles des États-Unis; l'Office des normes du gouvernement canadien a convoqué un comité qui a assumé la responsabilité entière de ces normes. L'industrie y était représentée et le gouvernement fédéral a acheté tous ses véhicules automobiles en tenant compte de ces normes.

[Texte]

Mr. Skoberg: Could I ask then whether the organizations responsible for the workers in the manufacturing plants, the UAW, were consulted or have they made representation to the Canadian government? I am not that much concerned about the U.S. congressional system at this time.

Mr. Campbell: The Department did receive one brief—I believe it was from the United Automobile Workers—relating to the manufacture of vehicles and expressing their interest and concern with this. It was of a general nature, as I recall.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I did refer to exactly what Dr. Chapman said on the Canadian Government Specifications Board and in reading this I found quite a few points there that are not included in the 29 recommendations. If the Specification Board's recommendations are really the same as the United States, I must have missed somewhere in these 29 points because there appear to be quite a few points in here that they have suggested could be made into regulations in so far as safety is concerned which I cannot quite seem to find in the regulations themselves.

Mr. Campbell: Could I see the cover of the book that you are referring to? Oh, that was a guide to traffic safety; that was a discussion document.

Mr. Skoberg: Okay, we will call it the discussion guide, they are the ones I like.

● 1130

Mr. Campbell: In addition to that document, the Canadian Government Specification Board actually issued 29 standards in standard format that could be appended to federal government purchase contracts.

Mr. Skoberg: Was this done in co-operation with the United States' industry?

Mr. Campbell: This was done in co-operation with Canadian industry.

Mr. Skoberg: Plus United States.

Mr. Campbell: Using the United States' standards as a basis for the development of CGSB standards.

Mr. Skoberg: I believe Mr. Portelance asked whether or not there actually were any further safety guides or safety regulations that Canadians would like to include in safety regulations in so far as these 29 points apply. I am sure that all of us sitting here could

[Interprétation]

M. Skoberg: Puis-je vous demander alors si l'on a consulté les organismes responsables des travailleurs dans les usines de fabrication, la UAW? Ces organismes ont-ils présenté des observations au gouvernement? Actuellement, je ne songe pas tellement au Congrès des États-Unis.

M. Campbell: Le ministère a reçu un mémoire des Travailleurs unis de l'automobile. Il portait sur la fabrication des voitures et exposait le point de vue des travailleurs à ce sujet. C'est un mémoire d'ordre général, sauf erreur.

M. Skoberg: Monsieur le président, j'ai repris la teneur des observations de M. Chapman au sujet de l'Office des normes du gouvernement canadien et j'ai trouvé plusieurs points qui ne sont pas inclus dans les 29 recommandations. Si les recommandations de cet Office sont vraiment les mêmes que celles qui existent aux États-Unis, elles ne se trouvent pas dans la liste des 29 points. Il semble y avoir plusieurs points recommandés qui pourraient éventuellement faire l'objet d'un règlement sur la sécurité, mais je ne les vois pas dans cette liste.

M. Campbell: Puis-je voir la couverture du livre dont vous parlez? Il s'agissait de directives générales concernant la sécurité routière. C'était un document qui a fait l'objet d'une étude.

M. Skoberg: On pourrait le nommer «guide des débats». C'est un genre qui me plaît.

M. Campbell: Outre ce document, l'Office des normes du gouvernement canadien a émis 29 normes sur feuilles de format standard qui peuvent être annexées aux contrats d'achat du gouvernement fédéral.

M. Skoberg: En collaboration avec l'industrie américaine?

M. Campbell: En collaboration avec l'industrie canadienne.

M. Skoberg: Et l'industrie américaine.

M. Campbell: Nous avons consulté les normes américaines pour la mise au point des normes du CGSB.

M. Skoberg: M. Portelance a demandé s'il y a d'autres prescriptions sur la sécurité que la population canadienne aimerait voir ajouter à la liste de 29 normes. J'ai la nette impression, que nous pourrions tous songer à d'autres normes. Le mouvement des automobiles

[Text]

think of further standards that could be included, and if these further standards were included, do you see any great adverse effect on automobiles coming in from the United States and vice versa?

Mr. Campbell: If they were add-on equipment, I do not see that they would present any trade problems, but if they required major modifications in the vehicle design, then, of course, they would present problems which might be insuperable.

Mr. Skoberg: I am just not that pleased to have an imported bill brought in, you know, covering the same thing as across the way.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Campbell, when Mr. Skoberg asked Mr. Jamieson in the House to file the list of 29 standards, Mr. Jamieson filed merely a list of the headings of the standards. I suppose that was due to the fact that these standards are a very voluminous document. At page 3016 of Hansard on January 29 he filed a document, but it merely has headings. I had thought that all of them were going to be put into Hansard, but I guess it was due to that fact, is that correct?

Mr. Campbell: That is correct. They are very long and they contain numerous tables, and detailed information. At the present time we are engaged in writing the regulations which would be applicable under this Bill and which would include the standards. These regulations have not been completed as yet.

Mr. Allmand: I see. Well, I will ask you whether certain things are included because I do not know whether they are included or not by looking at this list. For example, do these 29 standards include anything relating to shocks springs or suspension? I cannot seem to see that in the list.

Mr. Campbell: No.

Mr. Allmand: Nothing to do with shocks springs or suspensions.

Is there anything in those 29 standards that has to do with steering stabilizers such as was put forward to us in the last presentation?

Mr. Campbell: No.

Mr. Allmand: I understand there is a division now in the Department of Transport relating to motor vehicle safety and you are the head of that division, is that correct?

Mr. Campbell: Yes, it is called an office.

[Interpretation]

venant des États-Unis ou y allant serait-il entravé si l'on ajoutait d'autres normes?

M. Campbell: S'il s'agit d'équipement à ajouter, je ne pense pas qu'il y ait des difficultés commerciales; mais s'il s'agit d'une modification importante dans la conception même de la voiture, nous serions aux prises avec un problème insurmontable.

M. Skoberg: Je ne suis certainement pas enchanté d'être en présence d'un projet de loi qui est importé de toute pièce et qui ne fait qu'uniformiser tout le continent.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Campbell, quand M. Skoberg a demandé à M. Jamieson à la Chambre de déposer la liste des 29 normes, je vois que M. Jamieson nous en a donné tout simplement les titres. Je suppose que ces normes constituent un document très volumineux. La page 3016 du *Hansard* du 29 janvier ne contient que des titres. J'aurais cru que toutes les normes seraient inscrites dans le *Hansard*. Est-ce en raison de la longueur de ces normes, monsieur Campbell?

M. Campbell: Oui, c'est très long, il y a beaucoup de tableaux et de renseignements détaillés. A l'heure actuelle, nous sommes en train de rédiger le règlement d'exécution de la future loi. Il contiendra les normes. Le règlement n'est pas encore terminé, monsieur.

M. Allmand: Permettez-moi de vous demander si certains points sont inclus, car la liste n'en fait pas mention. Par exemple, est-ce que ces 29 normes comprennent quoi que ce soit qui aurait trait aux amortisseurs de suspension ou aux ressorts d'une automobile? Je n'en vois rien dans la liste.

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Allmand: Rien de cela.

Dans les 29 normes, parle-t-on des stabilisateurs de conduite, tel qu'on nous l'a exposé dans la dernière présentation?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Allmand: Si j'ai bien compris, il existe maintenant au ministère des Transports une division chargée de s'occuper de la sécurité des véhicules et vous en êtes le chef, n'est-ce pas?

M. Campbell: Oui. Il s'agit d'un office tout simplement.

[Texte]

Mr. Allmand: An office. There is also a research part, is there not?

Mr. Campbell: We have been assigned several functions. One is research and the second one is motor vehicle safety standards under this legislation.

Mr. Allmand: I was going to ask whether consideration is being given to safety standards with respect to shocks, springs and suspension because I know of two very serious accidents that resulted from faulty shocks, springs or suspension. I just wonder whether your research division is giving any thought to introducing standards in that respect.

• 1135

Mr. Campbell: Not at the present time. We are considering research on window defrosting and, second, on headlights. This Bill contains two distinct ways of regulating the safety of vehicles. One is through the issuance of standards and the second is the requirement that motor vehicle manufacturers advise the public and the Minister of vehicle defects. The standards, it is hoped, will always be objective performance requirements in so far as possible so that they will not interfere with the ability of the automotive designers to design new vehicles and develop new innovations. Where we are unable to issue performance standards then we can evaluate the entire vehicle including its suspension system to see if it contains defects which might affect the safe operation of that vehicle and if such defects are identified then the manufacturer could be required to notify owners of the defect and in most cases I am sure the manufacturer would correct that defect.

Mr. Allmand: Is this the reason there is no specific standard with respect to suspensions in the United States and Canada.

Mr. Campbell: It is an extremely difficult area in which to standardize, yes.

Mr. Allmand: I see. Is there any thought being given to specific or additional standards for special types of vehicles such as buses and trucks?

Mr. Campbell: Certain of these standards apply to trucks and buses, and others to passenger cars.

Mr. Allmand: Oh I see, so...

Mr. Campbell: Each of these standards does not apply to all types of vehicles at the present time.

[Interprétation]

M. Allmand: Il y a un service de recherches aussi, n'est-ce pas?

M. Campbell: On nous a assigné plusieurs fonctions, dont la recherche, les normes de sécurité pour les véhicules automobiles aux termes de la loi à l'étude.

M. Allmand: J'allais vous demander tout d'abord s'il y avait des recherches ou des études portant sur les normes de sécurité à l'égard des amortisseurs, des ressorts et de la suspension, car je sais que deux accidents graves ont été causés par une défectuosité des amortisseurs, des ressorts ou de la suspension; je me demande si votre division de recherche songe à établir des normes à cet égard.

M. Campbell: Pas à l'heure actuelle. Nous songeons à des recherches sur le dégivrage des vitres et sur les phares. Le bill assurera la sécurité des véhicules de deux façons bien distinctes. D'une part, il émettra des normes; d'autre part, il obligera les fabricants de véhicules automobiles à signaler les défauts des véhicules au public et au Ministre. Nous espérons que les normes exigeront toujours des qualités fondées autant que possible sur la réalité, afin de ne pas entraver la capacité du fabricant de concevoir de nouveaux véhicules ou d'apporter des innovations. Dans les cas où nous ne pourrions pas émettre des normes de qualité, nous évaluerons le véhicule en entier, y compris son système de suspension, pour voir s'il a des défauts qui pourraient nuire à la sécurité de son fonctionnement. Si nous trouvions de tels défauts, nous pourrions exiger du fabricant qu'il signale le défaut aux propriétaires et dans la plupart des cas, je suis sûr que le fabricant corrigerait les défauts en cause.

M. Allmand: Est-ce la raison pour laquelle, aux États-Unis et au Canada, il n'y a pas de normes spéciales pour ce qui est de la suspension?

M. Campbell: C'est un domaine très difficile à réglementer.

M. Allmand: Très bien, je vois. Songe-t-on à établir des normes additionnelles pour des genres spéciaux de véhicules, comme les autobus et les camions?

M. Campbell: Certaines des normes s'appliquent aux camions et aux autobus, et les autres aux voitures particulières.

M. Allmand: Je vois.

M. Campbell: Chacune de ces normes ne s'applique pas à tous les genres de véhicules.

[Text]

Mr. Allmand: I see. That list in Hansard is helpful to a certain extent, but it really does not give us that information.

What about these new dune buggies and apparatus which is being sold so you can make your own car? I can go into a hardware store and buy a basic kit to make my own dune buggy. You can see them on the streets and I understand that there is a trend to more of this type of vehicle. Will these standards apply to those?

Mr. Campbell: A dune buggy could be classified under this Bill if it were designed to be driven on roads. In that case I think we would have to develop additional standards, but certain of the existing 29 standards could be made applicable to dune buggies, for instance, the lighting, brakes, tires and so forth.

Mr. Allmand: But would they? If we passed this law and you pass the regulations as you contemplate, would all dune buggies that are driven on the highway be subject to these regulations?

Mr. Campbell: No, this legislation only can be applied to manufacturers or distributors of vehicles, new vehicles.

Mr. Allmand: So if...

Mr. Campbell: If an individual were to build his own dune buggy from a kit, I do not believe this legislation would apply, but if he built two or three for sale he would then become a manufacturer and the legislation would apply.

Mr. Allmand: I see, but the kits that are sold in automotive stores so that you can make your own would not be covered by the standards.

Mr. Campbell: I do not believe they could be included in the legislation.

Mr. Fortier: Under the Bill the manufacturer is defined in Section 2 to mean a person engaged in the business of manufacturing motor vehicles. The Bill applies to manufacturers and distributors and the case that you have just referred to would not come under the Bill.

Mr. Allmand: I always interpret legislation in a very liberal way and I would think that the people who produce the kits from which motor vehicles are made are also producers and those who distribute these kits are also distributors, but I would think maybe the legislation or the regulations might have to be made more explicit if both you gentlemen do not feel that they are covered.

[Interpretation]

M. Allmand: La liste qui figure dans le *Hansard* est utile dans une certaine mesure, mais elle ne nous donne pas vraiment tous les renseignements.

Que dire des *dune buggies* et des véhicules qui se vendent en pièces détachées? Je puis acheter à une quincaillerie un *kit* et monter mon propre *dune buggy*. Est-ce que les normes s'appliqueront à ces genres de véhicules?

M. Campbell: Le bill pourrait s'appliquer aux *dune buggies* conçus pour circuler sur la route. Dans ce cas, il faudrait ajouter des normes, et certaines des normes actuelles pourraient s'appliquer aux phares et feux, aux freins, aux pneus, etc., des *dune buggies*.

M. Allmand: Oui, mais dans la pratique, si nous adoptons la loi et que vous, vous adoptez le règlement auquel vous songez, je me demande si tous les *dune buggies* qui circulent sur la route seraient soumis à ces règlements.

M. Campbell: Non, cette mesure législative ne s'appliquera qu'aux fabricants ou aux distributeurs de véhicules neufs.

M. Allmand: Alors, si...

M. Campbell: Par conséquent, si une personne construit son propre *dune buggy*, je ne crois pas qu'il soit possible d'appliquer cette mesure législative. Cependant, s'il en met deux ou trois en vente, il devient un fabricant et la mesure législative s'applique.

M. Allmand: Je vois, mais les normes ne s'appliqueraient pas aux *kits* vendus dans les magasins de pièces d'automobiles.

M. Campbell: Non, je ne crois pas.

M. Fortier: L'article 2 du bill définit le fabricant comme étant une personne dont l'entreprise consiste à fabriquer des véhicules automobiles. Le bill s'applique aux fabricants et distributeurs, mais non aux cas que vous venez de mentionner.

M. Allmand: J'interprète toujours de façon très libérale toute mesure législative, et j'imagine que ceux qui produisent les *kits* de véhicules automobiles sont des fabricants et que ceux qui les distribuent sont des distributeurs. Il faudrait rendre plus explicite la loi ou les règlements si vous croyez que la loi ne les vise pas.

[Texte]

● 1140

I am going to move on to another point.

If a person imports a specialty car such as a high-powered sports car through an importer from Italy or some place, let us say, a Maserati or a Ferrari that is not imported in bulk, would it have to have all these standards, too, or those which would apply to it as long as it was driven on a highway?

Mr. Campbell: That is correct. It would be up to the individual who imported the vehicle to ensure that the vehicle complied.

Mr. Allmand: Yes. I have a final question. If I understand correctly you are hoping that the provincial governments will introduce standards with respect to replacement parts and to used cars, even new replacement parts.

Mr. Campbell: This is correct. They have the authority to issue these standards at the present time...

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Campbell: ...and indeed they have issued standards relating to tires, safety glass and headlamps.

Mr. Allmand: In other words, when a car is sold new it will have to have tires on that meet your standards, or meet our standards, but at the present time after those tires wear out, unless the provinces put in their own regulations under their own law, substandard tires or any other type of equipment could be put on in some provinces, or even after this Act is passed.

Mr. Campbell: That is correct, but all of the provinces, I believe, at the present time have a requirement in their highway traffic acts that all tires sold in the province must comply with a standard and at the present time it is identical to the one we will use under this Act for new vehicles.

Mr. Allmand: Oh, I see.

Not having read your standards in detail I presume that the standards for brakes and tires, for example, relate to the weights and horsepowers of the cars. In other words, if a car is such a weight and such a horsepower the standard of tire is different than the standard for a smaller car? Is that correct? Is that the way the standards operate?

Mr. Campbell: The standard for tires is a performance standard for the tire itself.

Mr. Allmand: I see.

[Interprétation]

Je tiens à soulever un autre point. Supposons que grâce à un importateur, une personne achète une voiture sport de grande puissance, une Maserati ou une Ferrari par exemple. Comme ces voitures ne sont importées qu'en petit nombre, faudra-t-il qu'elles soient conformes à toutes les normes, ou à celles qui s'appliquent aux voitures utilisées sur les grand-routes?

M. Campbell: Vous avez raison. Ce serait à l'importateur de s'assurer que le véhicule est conforme aux normes.

M. Allmand: Une dernière question. Si j'ai bien compris, vous espérez que les gouvernements provinciaux établiront des normes régissant les pièces de rechange, les voitures d'occasion et même les pièces de rechange neuves, n'est-ce pas?

M. Campbell: Oui, elles ont l'autorité d'émettre ces normes à l'heure actuelle...

M. Allmand: Oui.

M. Campbell: En réalité, c'est ce que les provinces font à l'heure actuelle au sujet des pneus, des phares et des glaces de sécurité.

M. Allmand: En d'autres termes, les pneus d'une voiture neuve doivent être conformes aux normes, mais une fois ces pneus usés, rien n'empêche de les remplacer par des pneus de qualité inférieure dans certaines provinces ou après l'adoption de la loi, si les provinces n'édicte pas des règlements en vertu de leurs propres lois.

M. Campbell: C'est exact, mais à l'heure actuelle toutes les lois provinciales sur la circulation routière exigent que tous les pneus vendus dans les provinces soient conformes à une certaine norme, identique à celle qui sera stipulée dans la loi concernant les nouveaux véhicules.

M. Allmand: Je vois.

Je présume, même si je n'ai pas lu en détail les normes que vous proposez, que les normes relatives aux freins et aux pneus sont fonction du poids et de la puissance en chevaux de l'automobile. Par conséquent, les normes pour une grosse voiture ne seront pas les mêmes normes que celles pour les petites. Est-ce exact? Est-ce de cette façon que les normes fonctionnent?

M. Campbell: La norme des pneus est une norme d'utilisation.

M. Allmand: Je vois.

[Text]

Mr. Campbell: Then there is a second standard requiring a certain size of rim and corresponding size of tire for vehicles of different sizes and weights.

Mr. Allmand: Some automotive engineers have told me that the tires being sold now on cars which come as standard equipment are often not adequate considering the horsepower and the weight of the cars. Often they are not even the ones the engineers who develop these vehicles suggest, but in trying to put a package together the automotive companies have cut down a bit here and a bit there and have come up with certain tires and certain brakes that really are not sufficient and as I am not an engineer I do not know. Mr. Chairman, I think at a later date perhaps we will have to go into these standards in greater detail with some engineers who know a lot about automotive engineering because many of us are not in a position to judge whether these standards are adequate or not.

The Chairman: Mr. Noble.

Mr. Noble: Mr. Chairman, quite a number of the questions I had in mind have been asked; however, I did hear the doctor say that snowmobiles were going to be included. Is that right?

Mr. Campbell: I believe the Minister indicated in the House that he was considering classifying snowmobiles under this legislation when it is passed. I stated that we, as officials, are at the present time considering regulations or standards for snowmobiles.

Mr. Noble: Would this also include motorcycles and motorbikes?

Mr. Campbell: These could be classified under the proposed act, yes.

Mr. Noble: Another question I would like to ask is with respect to the acceptance by our

● 1145

people and—the powers that be who wrote this Bill—of basing their thoughts on the United States safety regulations. I wonder whether our extreme weather was taken into consideration when this was formulated?

Mr. Campbell: This Bill does not...

Mr. Noble: Because we have much colder weather.

Mr. Campbell: ... restrict us from developing additional safety standards should such be required in the light of our environment. However, I think we would have a great deal of difficulty justifying significant differences

[Interpretation]

M. Campbell: Une deuxième norme exige une jante et un pneu qui correspondent aux dimensions et au poids de l'automobile.

M. Allmand: Certains ingénieurs de l'automobile m'ont dit que souvent les pneus qui sont installés sur les voitures neuves à titre d'équipement régulier ne sont pas appropriés à la puissance et au poids des voitures. Parfois même, ils ne sont pas ceux qui ont été recommandés par les ingénieurs qui ont conçu l'automobile, mais les fabricants essayant d'économiser un peu ici et un peu là, il en résulte des pneus et des freins vraiment insuffisants. Monsieur le président, je crois que plus tard nous devrions examiner les normes plus en détail, en collaboration avec des ingénieurs versés dans la construction des automobiles, car plusieurs parmi nous ne sont pas en mesure de juger si ces normes sont suffisantes ou non.

Le président: Monsieur Noble.

M. Noble: Monsieur le président, un certain nombre des questions que je voulais poser ont déjà été posées. Toutefois, j'ai entendu M. Campbell dire qu'on allait inclure les autos-neige. Est-ce exact?

M. Campbell: Le Ministre a indiqué à la Chambre qu'il songeait à assujettir les autos-neige aux dispositions de cette mesure législative. J'ai dit qu'à titre de fonctionnaires nous songions à des normes ou à des règlements visant les autos-neige.

M. Noble: Est-ce qu'ils viseraient les motocyclettes et les motobicyclettes?

M. Campbell: Oui, ces véhicules pourraient tomber sous la loi proposée.

M. Noble: Mon autre question a trait à l'intention des autorités qui ont rédigé cette mesure de nous identifier aux règlements de sécurité des États-Unis. Je me demande si on a tenu compte de nos conditions climatiques?

M. Campbell: Cette mesure législative ne...

M. Noble: Notre climat est beaucoup plus froid.

M. Campbell: ... nous empêche pas d'élaborer d'autres mesures et d'autres normes de sécurité qui seraient nécessaires à la lumière des exigences de notre milieu, mais je crois que nous trouverions très difficile de justifier

[Texte]

on the basis of climate from standards in the United States because the climate in the northern United States and in Alaska is very similar to our climate. I am sure the American government is considering this in the development of its own standards.

Mr. Noble: What do you mean by "components and accessories"? Could you tell us what you mean by "components" and what you mean by "accessories"; you mention both.

Mr. Campbell: Is this in the Bill, sir?

Mr. Noble: Yes.

Mr. Campbell: Could I have the clauses?

Mr. Noble: I could not tell you that. I have the speech I made in the House and I picked it out of the Bill.

Mr. Campbell: I am sorry. This legislation relates to the entire motor vehicle and to all of the components therein. It does not relate to replacement parts or additional parts sold in the after market. So the entire motor vehicle has to be certified in compliance with all regulations issued under this Act, and the motor vehicle itself would have to be labelled, but not the individual parts of the vehicle.

Mr. Noble: Parts could be added at any time? If a person had an idea he wanted to add something, he could add it?

Mr. Campbell: That is correct, yes.

Mr. Pringle: If it did not change the standards?

Mr. Campbell: I beg your pardon?

Mr. Pringle: If it did not change the standards.

Mr. Campbell: No, an individual citizen after he has purchased the car can add anything to it.

Mr. Pringle: Supposing it had the effect of detracting from your standards?

Mr. Campbell: This is where the provincial legislation comes into force. Under their highway traffic acts they are able to issue regulations which would control the safety of vehicles in the operating condition on the highway. So if someone added venetian blinds to all the windows and obstructed vision, the provinces could issue a regulation prohibiting this practice.

[Interprétation]

des différences marquées entre nos normes et celles des États-Unis en se fondant sur le climat parce que le climat du nord des États-Unis et de l'Alaska ressemble beaucoup au nôtre. Je suis sûr que le gouvernement américain y a songé dans l'élaboration de ses propres normes.

M. Noble: Pouvez-vous nous dire ce que vous entendez par pièces composantes et accessoires? Vous avez mentionné les deux.

M. Campbell: Est-ce dans le bill, Monsieur?

M. Noble: Oui.

M. Campbell: Pourriez-vous m'indiquer les articles?

M. Noble: J'ai tout simplement le discours que j'ai prononcé à la Chambre et j'ai pris cela dans le bill.

M. Campbell: Je m'excuse. La présente mesure législative concerne les véhicules automobiles entiers et toutes les pièces qui les composent. Elle ne s'applique pas aux pièces de rechange ou aux pièces additionnelles vendues par la suite. Par conséquent, il est nécessaire de certifier que le véhicule automobile entier est conforme à tous les règlements édictés en vertu de la présente loi. Il faudrait apposer la marque sur le véhicule automobile même et non sur les pièces qui le composent.

M. Noble: On pourrait ajouter des pièces n'importe quand? Une personne qui voudrait ajouter quelque chose pourrait le faire?

M. Campbell: C'est exact, oui.

M. Pringle: A condition de se conformer aux normes?

M. Campbell: Pardon?

M. Pringle: A condition de se conformer aux normes.

M. Campbell: Le particulier qui veut ajouter quoi que ce soit peut le faire.

M. Pringle: Si cela portait atteinte aux normes?

M. Campbell: C'est là que les mesures provinciales entrent en jeu. En vertu de leurs lois sur la circulation routière, les provinces édictent des règlements qui régissent la sécurité des véhicules, qui circulent sur la grande route. Par conséquent, si quelqu'un obstruait son champ de vision en installant des stores vénitiens dans toutes les glaces de sa voiture les autorités provinciales pourraient établir un règlement pour interdire cette pratique.

[Text]

Mr. Noble: I have another question, Mr. Chairman. Do you feel that the provisions in the Bill are going to adequately take care of eliminating pollutants, smoke, noise and odour?

Mr. Fortier: Yes. The definition of "Safety standards" in Clause 2 of the Bill means:

(h) "safety standards" means standards regulating the design, construction or functioning of motor vehicles and their components for the purpose of protecting persons against personal injury, impairment of health or death.

That would authorize the making of standards with a view to regulating exhaust. It would also give us authority to regulate noise.

Mr. Noble: I am not only thinking of people in the car, I am thinking of pedestrians along the street who are exposed to smoke, noise and odour. Do you think the Bill will take care of all this?

Mr. Fortier: Yes, sir.

Mr. Noble: That is all, Mr. Chairman.

M. Trudel: Monsieur Fortier, je crois que vous avez mentionné l'émission d'oxide de carbone, le bruit et les défauts. Maintenant, je ne vois aucune référence à cela dans la législation. Y a-t-il une raison particulière pour que vous parliez de cela?

• 1150

M. Fortier: Pardon, monsieur, je n'ai pas compris la question.

Le président: Voulez-vous répéter votre question, monsieur Trudel?

M. Trudel: Dans votre sommaire du début, vous avez utilisé, je crois, les mots «exhaust», «noise», «defects to give those» etc. Est-ce dans le but de faire inclure cela dans les règlements ou la législation que nous considérons présentement?

M. Fortier: Nous sommes heureux du fait que le Bill, tel qu'il est rédigé actuellement, autorise la promulgation de règlements en vue de contrôler le bruit de même que l'émission de gaz causant la pollution.

M. Trudel: A quel article du Bill cela s'appliquerait-il, monsieur le président?

Le président: A l'article 2 de la page 2.

[Interpretation]

M. Noble: Une dernière question, monsieur le président. Croyez-vous que les dispositions du bill permettront d'éliminer la pollution, les odeurs, le bruit et la fumée?

M. Fortier: Oui, puisque la définition des normes de sécurité dans l'article 2 de la loi est la suivante:

h) «normes de sécurité» désigne des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement de véhicules automobiles et de leurs pièces aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

Ce qui nous autoriserait à élaborer des normes en vue de réglementer l'émission des gaz d'échappement et le bruit.

M. Noble: Je ne songe pas simplement à ceux qui sont dans la voiture mais je songe aux piétons sur la rue qui sont exposés à la fumée, au bruit et à l'odeur de l'automobile. Croyez-vous que le bill réglera tous ces points?

M. Fortier: Oui monsieur.

M. Noble: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Mr. Fortier, I think that you mentioned carbon monoxide noise and also defects. I see no mention of this in the Act. Is there any particular reason for your mentioning?

Mr. Fortier: I'm sorry, I did not hear the question.

The Chairman: Would you repeat your question please, Mr. Trudel?

M. Trudel: When you made up your summary at the beginning you mentioned "exhaust", "noise", defects. Was it with a view to including this in the regulations or in the legislation that we are now considering?

Mr. Fortier: We are satisfied that the bill as drafted at the present time authorizes regulations to be drafted in order to control noise, as well as exhaust gases which contribute to pollution.

Mr. Trudel: To what clause of the bill would this apply, Mr. Chairman?

The Chairman: On page 2, Clause 2.

[Texte]

M. Fortier: Au paragraphe h), je lis:
protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé. . .

M. Trudel: Et cet article donnerait suffisamment de latitude au gouvernement pour faire des règlements pour le contrôle de l'émission des gaz, du bruit et des défauts.

M. Fortier: Oui, c'est dans ce but que cette provision a été incluse dans la définition de «normes de sécurité».

M. Trudel: Une autre question, monsieur le président. Vous avez parlé de «means to be taken and inspectors.» Comment cela sera-t-il différent des règlements actuels? Je peux vous citer des cas où les manufacturiers envoient une lettre disant qu'il y a une défectuosité à la voiture et de se rendre chez un concessionnaire. Vous vous y rendez et on vous fait parader dans 10, 15, 20 ou 25 garages sans jamais régler le problème. On ne semble pas se préoccuper de corriger le problème mais seulement de vous aviser qu'il y en a un. Les nouveaux règlements nous permettront-ils de contrôler cela plus rigide-ment?

M. Fortier: La partie de la loi qui traite des avis des défauts prévoit simplement que le manufacturier, le distributeur ou l'importateur qui a connaissance que son produit est défectueux doit aviser l'acheteur. La loi n'oblige à rien d'autre qu'à donner avis.

M. Trudel: Le point que je soulevais, monsieur le président, est que vous recevez un avis mais quand vous voulez corriger le problème, vous êtes en butte à un tas de difficultés. A respecté la loi. Je voulais savoir si, selon la loi qu'on propose, il sera possible de forcer les manufacturiers, non seulement à donner avis, mais à corriger les défauts.

M. Fortier: L'avis doit:

décrire le défaut, évaluer le risque que ce défaut présente pour la sécurité et indiquer les mesures à prendre pour le corriger.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Dans le Hansard du 29 janvier, à la page 3061, l'article 204 se lit comme suit: «Déplacement du volant vers l'arrière.» . . .

... Steering Control Rearward Displacement has to do with passenger cars. I wonder if you would enlighten me as to steering control rearward displacement. I seem to be lost somewhere in the definition.

[Interprétation]

Mr. Fortier: Paragraph (h) reads as follows: "protecting persons against personal injury, impairment of health or death".

Mr. Trudel: This paragraph would have sufficient latitude to enable the government to make regulations for the control and emission of gases, of noise and defects?

Mr. Fortier: Yes. This is the reason why it was included in the definition of safety standards.

Mr. Trudel: Another question, Mr. Chairman. You mentioned "means to be taken and inspectors." How would this differ from the present regulations? I could state cases where the manufacturer sends a letter stating that there is a defect in the car and please go to a dealer. You get there only to be paraded through 10, 15 or 20 garages without having anything done. It seems there is no concern given to correcting the problem but rather only advising you that there is one. Will the new regulations allow us to control this more strictly?

Mr. Fortier: The clause of the Bill which deals with notices is limited solely to seeing that the manufacturer or the importer or the distributor who is aware that his product is defective, advises the buyer. The law does not provide for anything else but a notice of defect.

Mr. Trudel: The point I was raising, Mr. Chairman, is that you receive a notice, but when it comes to correcting the defect, then you have a whole lot of problems. The provisions of the law have been met but I was wondering whether, in the bill now before us, there would be any possibility of being able to force manufacturers, not only to give a notice but to correct the defects?

Mr. Fortier: The notice shall

"contain a description of the defect, an evaluation of the safety risk related to that defect and a statement of the means to be taken to correct it."

Mr. Trudel: My last question, Mr. Chairman. In Hansard of January 29, on page 3016 under item 204, there is a description which I would like Dr. Campbell to explain a little more for us. It reads: "Steering Control Rearward Displacement" . . .

... Le déplacement du volant vers l'arrière a trait aux voitures particulières, je me demande ce que c'est que le déplacement du volant vers l'arrière. Je ne saisis pas très bien la définition.

[Text]

Mr. Campbell: One of the most serious causes of injury and death in the older automobiles was impalement of the driver on the steering column. As a result of that a standard has been issued limiting the intrusion of the steering column into the passenger compartment. This is done by the steering column collapsing on impact. And as a result of this particular standard, so-called collapsible steering columns are now standard equipment in all North American manufactured vehicles and there has been a very substantial reduction in injuries and death from this cause.

Mr. Trudel: In other words, Mr. Chairman, this is read subsequent to the previous item 203, that is Impact Protection and the other one is an added safety feature in 204. Is that correct?

Mr. Campbell: Yes. They are complementary standards.

Mr. Trudel: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: If the Committee agree, we will adjourn until after the question period at 3.30 this afternoon. Do you have a specific question, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Campbell, are you keeping in your office in Canada, statistics on a continuing basis of the causes of death resulting from automobile accidents and serious injury?

Mr. Campbell: The Dominion Bureau of Statistics maintains national statistics on automobile accidents and injuries and deaths. However, these are most unsatisfactory. The provinces and the provincial transport departments and the provincial police forces also maintain statistics which are not entirely satisfactory and not necessarily comparable between provinces. We hope through the research program initiated by our office to improve this situation substantially in the next year or two.

Mr. Allmand: So that you will know, for example, how many are caused by the steering column, how many by defective brakes, so forth and so on.

Mr. Campbell: We hope that we will be able to compile such data.

The Chairman: Mr. Fortier and Mr. Campbell will be back this afternoon. The Minister

[Interpretation]

M. Campbell: L'une des causes les plus graves de blessures et de mort dans les anciens modèles d'automobile, c'était l'empalement du chauffeur sur la colonne de direction.

Par conséquent, on a établi une norme limitant la pénétration de la colonne de direction dans le compartiment des passagers. On parvient grâce à une colonne de direction télescopique. La colonne s'emboîte sous le choc. Grâce à cette norme, les colonnes de direction télescopiques font maintenant partie de toutes les voitures fabriquées en Amérique du Nord et l'on a constaté une réduction considérable des accidents mortels et des blessures graves causés par l'empalement.

M. Trudel: Il s'agit de l'article 203 «Protection contre la force de l'impact» et l'autre est une norme de sécurité qui a été ajoutée à l'article 204, Est-ce exact?

M. Campbell: Oui, ce sont des normes complémentaires.

M. Trudel: Merci, monsieur le président

Le président: Si le Comité le veut bien nous allons lever la séance jusqu'à 3h 30 c'est-à-dire après-midi. Vous avez une question monsieur Allmand?

M. Allmand: Monsieur Campbell, est-ce que vous avez dans votre bureau au Canada, des données statistiques courantes sur les causes de décès résultant d'accidents d'automobile ou de blessures sérieuses résultant d'accidents?

M. Campbell: Le Bureau Fédéral de la Statistique établit des données statistiques sur les accidents d'automobiles, les blessures et les décès qui s'ensuivent. Cependant ces statistiques sont très insatisfaisantes. Les provinces et les ministères provinciaux des transports et les forces de police provinciales ont aussi des données statistiques qui ne sont pas non plus complètes et qui ne sont pas nécessairement comparables d'une province à l'autre. Nous espérons, grâce au programme de recherche mis au point par notre Bureau, pouvoir considérablement améliorer cette situation dans l'an ou deux.

M. Allmand: Ainsi vous saurez combien d'accidents sont causés par des pneus défectueux, des freins défectueux, etc?

M. Campbell: Nous espérons que nous pourrions compiler ces données.

Le président: Monsieur Fortier et M. Campbell seront ici, de même que le Ministre le

[Texte]

will also be present at the opening this afternoon at 3.30.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, could I possibly ask if the gentlemen would bring this document because I have got quite a few questions, associated with what we already have, in regard to the so-called working paper and the recommendations that are in it.

The Chairman: The Committee will adjourn until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1602

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. May I call on Mr. Jacques Fortier, Legal Counsel, Department of Transport, and on Mr. Gordon D. Campbell, Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport.

Monsieur Guay, je pense que vous aviez une question à poser à M. Campbell ou à M. Fortier.

M. Guay (Lévis): Monsieur Fortier, à la suite des réponses que vous avez données ce matin au sujet de l'importation d'automobiles, vous avez bel et bien dit que les normes prônées par le Canada sont entièrement respectées par les États-Unis. Mais, en ce qui concerne le Japon, l'Allemagne et les autres pays d'Europe d'où nous importons des automobiles, est-ce que ces normes sont respectées?

M. Fortier: M. Campbell va répondre à la question.

Le président: Monsieur Campbell.

Mr. Campbell: The majority of motor vehicles manufactured in Europe and Japan at the present time comply with the standards. Any vehicle which is marketed in the United States complies with all of the standards and in general if it is the same model then the Canadian vehicle would also comply with all the standards. However, we are aware that certain vehicles manufactured in Europe, which are not marketed in the United States and therefore do not comply with all of the standards, are being sold at the present time in Canada.

M. Guay (Lévis): Je ne voudrais pas connaître la marque des automobiles, mais est-ce que nous pourrions au moins connaître le nom des pays qui ne se conforment pas aux normes américaines pour le moment, vu que les normes canadiennes ne sont pas encore en vigueur?

21502—4½

[Interprétation]

de la reprise de notre séance à 3 h 30, cet après-midi.

M. Skoberg: Ces messieurs pourraient-ils apporter ce document afin que je puisse poser quelques questions se rapportant au document de travail et aux recommandations qui s'y trouvent?

Le président: La séance est donc levée jusqu'à 3 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous faisons quorum. Puis-je compter sur la présence de M. Jacques Fortier, avocat du ministère des Transports, et de M. Gordon D. Campbell, directeur de la Division de la sécurité routière et des véhicules automobiles. Mr. Guay, I think you had a question to put to either Mr. Campbell or Mr. Fortier.

Mr. Guay (Levis): Mr. Fortier, following the answers you gave this morning with regard to imports of automobiles you did say that the standards advised and urged by Canada are 100 per cent respected by the United States. In so far as Japan, Germany and the other European countries are concerned from which we import automobiles, are these standards being respected?

Mr. Fortier: Dr. Campbell will answer your question.

The Chairman: Mr. Campbell.

M. Campbell: La plupart des véhicules à moteur fabriqués en Europe et au Japon à l'heure actuelle sont conformes à ces normes. Tout véhicule qui est vendu aux États-Unis doit nécessairement se conformer à toutes les normes et, en général, le même modèle du véhicule canadien se conformerait aussi à toutes les normes. Toutefois, nous sommes conscients du fait que certains véhicules fabriqués en Europe qui ne sont pas vendus aux États-Unis et qui par conséquent, ne sont pas conformes à toutes les normes sont vendus à l'heure actuelle ici au Canada.

Mr. Guay (Levis): I do not want to know the type of car but could we at least have the name of the countries which is not in line with the American standards for the time being since the Canadian standards have not yet been put into force?

[Text]

• 1605

Mr. Campbell: There are certain British-built cars being sold in Canada at the present time which do not comply with all of the standards in the United States.

Mr. Guay (Lévis): Est-ce le seul pays?

Mr. Campbell: There are other countries but we are not in a position to identify precisely which countries are selling vehicles in Canada today that do not comply with all of the standards.

Mr. Guay (Lévis): Si je comprends bien, certains modèles du Japon, par exemple, pourraient être exportés aux États-Unis et d'autres modèles, qui ne sont pas exportés aux États-Unis, pourraient être exportés au Canada.

Mr. Campbell: This is correct, not necessarily with respect to Japan, but with respect to the United Kingdom that is the case.

Mr. Guay (Lévis): J'ai pris le Japon comme exemple. Ainsi, d'autres pays ne se conformeraient pas. Maintenant, si on oblige ces pays à se conformer, et on va les obliger d'après la loi, pensez-vous que cela pourrait augmenter le prix de ces voitures? On sait que la plus grande partie de ces voitures du Japon ou d'autres pays sont à la portée de la grande population, du gagne-petit comme on dit très souvent. Est-il possible que le prix de ces voitures augmente ou que leur importation au Canada soit tout simplement discontinuée?

Mr. Campbell: I seriously doubt there would be an increase in price. Perhaps there would be a withdrawal of certain lines of vehicles and they would market other lines which are in compliance with all of the standards. I seriously doubt there would be any marked increase in the price of vehicles.

Mr. Guay (Lévis): J'aurais une autre question à poser à M. Campbell ou à M. Fortier. Je n'étais pas ici à la fin de la réunion de ce matin. Vous avez parlé des motoneiges. Je pense que, comme moi, vous êtes au courant des accidents de plus en plus nombreux qui produisent surtout dans la province de Québec. Ne pensez-vous pas qu'il est urgent que les motoneiges soient définies comme étant un véhicule automobile et qu'elles soient conformes aux normes de sécurité? Pensez-vous à d'autres règlements spéciaux pour les motoneiges, qui seraient ajoutés à cette loi?

Mr. Campbell: I believe the Minister indicated in the House last week that he was anxious to classify snowmobiles under this

[Interpretation]

M. Campbell: Il y a certaines voitures britanniques vendues au Canada à l'heure actuelle, qui ne sont pas conformes aux normes des États-Unis.

Mr. Guay (Levis): Would this be the only country?

M. Campbell: Il y a d'autres pays, mais nous ne sommes pas en mesure d'indiquer exactement quels pays vendent au Canada des voitures qui ne sont pas conformes aux normes.

Mr. Guay (Levis): Which is to say that certain Japanese models might perhaps be exported to the United States and other models that are not exported to the United States could be exported to Canada.

M. Campbell: C'est exact, non pas nécessairement en ce qui a trait au Japon, mais c'est le cas pour le Royaume-Uni.

Mr. Guay (Lévis): I took Japan as an example but there are other countries which would not be in accordance with the standards. Now if we asked these countries to conform and we will require this according to the Act, do you think that this will increase the price of these automobiles? We know that to a great extent these automobiles from Japan or other countries can be bought by a great majority of the population—the small wage earners as we say very often. Is it possible that the price of these automobiles would increase or that we would stop importing them?

M. Campbell: Je doute vraiment que le prix augmentent. On supprimerait peut-être certains modèles pour vendre d'autres modèles qui se conformeraient à toutes les normes. Je doute donc qu'il y ait une hausse marquée du prix des véhicules.

Mr. Guay (Lévis): Another question now for Mr. Campbell or Mr. Fortier. I was not here at the end of this morning's sitting when you spoke of snowmobiles. I think that you are as aware as I am of the ever-increasing accidents occurring mostly in the Province of Quebec. Do you not think that it would be urgent for snowmobiles to be defined as being automotive vehicles and that they conform to safety standards? Can you think of other special measures concerning snowmobiles that would be incorporated in the legislation?

M. Campbell: Je crois que le ministre a indiqué à la Chambre la semaine dernière qu'il voulait faire relever les motos-neige

[Texte]

legislation and to impose certain safety standards. This may help the situation and the accident problems somewhat; however, many of the accidents can be attributed to operating problems and this, of course, is within the jurisdiction of the provinces. I believe the Department would be in a position to issue safety standards respecting new snowmobiles very soon.

Mr. Howe: Mr. Chairman could I ask a supplementary question in that regard?

The Chairman: Yes, Mr. Howe.

Mr. Howe: I believe the Minister made a statement in the House the other day that there were to be certain standards set up, such as we have for cars, by the Department. Will we have those safety standards being prepared for the snowmobiles before this Committee prior to finalizing our hearings?

• 1610

Mr. Campbell: The regulations cannot be written, cannot be completed, until the legislation is adopted by the House because we do not know our precise terms of reference. However, I think we would be in a position to tell you today what we have in mind in the way of initial safety standards for snowmobiles.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I do not know whether the Committee wants that information at this time but I was just wondering whether we would have them before us. I thought this Bill referred to all self-propelled motor vehicles other than those that ran on a rail so I thought snowmobiles would come under this legislation.

Mr. Campbell: Yes, it does sir.

Mr. Howe: Yes, I see.

Mr. Campbell: The precise safety standards in regulation form have not as yet been written. We are just working on that at the present time.

Mr. Howe: Do you have some of them that you could give to us now?

Mr. Campbell: We could tell you what we are working on I believe.

Mr. Howe: I wonder whether the Committee would be interested in hearing those now or would we...

The Chairman: The Minister should be here any minute now and I think he has many details he would like to put before the Committee.

[Interprétation]

cette mesure législative et qu'il voulait imposer certaines mesures de sécurité. Le problème pourrait ainsi être résolu dans une certaine mesure; toutefois, beaucoup d'accidents sont causés par les conducteurs eux-mêmes et la question relève alors nécessairement de la province. Je crois que le ministère toutefois serait en mesure d'établir des normes de sécurité à l'égard des nouvelles motos-neige d'ici peu.

M. Howe: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire à cet égard?

Le président: Oui, monsieur Howe.

M. Howe: Je crois que le ministre a déclaré à la Chambre l'autre jour que le Ministère établirait certaines normes semblables à celles qui s'appliquent aux voitures. Ces normes de sécurité visant les motos-neige seront-elles mises au point par le Comité avant la fin des auditions?

M. Campbell: Le règlement ne peut pas être rédigé ni terminé avant l'adoption de la mesure législative par le Parlement, parce que nous ne connaissons pas exactement notre mandat. Toutefois, je crois que nous pouvons vous dire immédiatement ce que nous avons prévu comme normes initiales de sécurité pour les motos-neige.

M. Howe: Monsieur le président, je ne sais pas si le Comité voudrait avoir les renseignements immédiatement, mais je me demandais si nous les aurions. Je croyais que le bill avait trait à tous les véhicules automobiles autres que ceux qui sont sur rails. Je croyais donc que les autos-neige était compris.

M. Campbell: Oui, ils le sont.

M. Howe: Oui, je vois.

M. Campbell: Les normes précises de sécurité n'ont pas encore été rédigées sous forme de règlements. Nous y travaillons présentement.

M. Howe: Pouvez-vous nous en donner quelques-unes immédiatement?

M. Campbell: Nous pourrions vous parler de ce que nous sommes en train de préparer.

M. Howe: Je me demande si le Comité serait intéressé à les entendre tout de suite ou si...

Le président: Je crois que le ministre va venir d'ici quelques minutes. Il aurait plusieurs détails à donner au Comité.

[Text]

Mr. Howe: Thank you Mr. Chairman. At any time we get those...

The Chairman: Fine.

Mr. Howe: Thank you.

The Chairman: Are you through? Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes. The list of regulations found in the Appendix on page 3016 of the House of Commons *Hansard* of January 29, 1970, will not be embodied in this Bill at all then? This is the legislation and regulations will come later and be added to from year to year?

Mr. Fortier: Added to or amended or revised from time to time but they will not form part of the actual statute.

Mr. Rock: Yes, I see. Did you get the Motor Vehicle Safety Standards which are on this page I just mentioned, from the American regulations or did you make them up? Also, were car manufacturers involved with you in this and was the Canada Safety Council involved in setting these up?

Mr. Campbell: Mr. Chairman, could I speak to that?

The Chairman: Yes.

Mr. Campbell: During lunch hour I had copies reproduced of this, both in French and in English, and perhaps if we could have these distributed it would be much simpler to speak to them.

This list is made up by the department and relates to the regulations on which we are working at the present time; however, it is identical with the standards in force in the United States. It is very similar to standards which are in force in various European countries. The list is also very similar to the Canadian government specification board standards which were issued previously. If I could distribute copies of this list then I think we could all talk about the same items.

Mr. Rock: Nothing new was added to the list other than what right now are accepted standards in the United States? We have not added anything to this particular list here.

Mr. Campbell: Right.

Mr. Rock: Then I am glad that the Minister is here because I can kill two birds with one stone.

What I am concerned about is that in the nineteen fifties, mostly all cars had what you call rubber splash guards at the back to stop

[Interpretation]

M. Howe: Merci, monsieur le président mais nous pouvons les obtenir...

Le président: Très bien.

M. Howe: Merci

Le président: Avez-vous terminé? Monsieur Rock.

M. Rock: La liste des normes qui se trouve en annexe à la page 3061 au *Hansard* du 30 janvier 1970 ne fera donc pas partie du bill? Il s'agit de la mesure législative. Les règlements viendront par la suite et seront ajoutés d'année en année?

M. Fortier: Ajoutés, amendés ou révisés du temps à autre, mais il ne feront pas alors partie intégrante de la mesure législative?

M. Rock: Oui, avez-vous obtenu les normes de sécurité des véhicules automobiles qui se trouvent à la page 1 que j'ai déjà mentionnée des règlements américains ou si vous avez rédigé cette liste vous-même? Les fabricants d'automobiles ou le Conseil de sécurité du Canada ont-ils collaboré avec vous?

M. Campbell: Monsieur le président, est-ce que je pourrais répondre?

Le président: Oui.

M. Campbell: Pendant l'heure du déjeuner j'en ai fait reproduire des copies en anglais et en français. Si nous les distribuons, il sera peut-être plus facile d'en parler.

Cette liste a été rédigée par le ministère et elle traite des règlements dont nous parlons maintenant. Les normes sont toutefois identiques aux normes qui sont en vigueur aux États-Unis et elles ressemblent énormément aux normes qui sont en vigueur dans divers pays européens. La liste est aussi très semblable à la liste émise par l'Office des normes du gouvernement canadien auparavant.

Si je pouvais distribuer des copies de cette liste nous pourrions tous discuter des mêmes choses.

M. Rock: Rien n'a été ajouté à la liste? Elle ne comprend donc que les normes acceptées aux États-Unis?

M. Campbell: C'est exact.

M. Rock: Je suis heureux que le Ministre soit présent parce que je peux faire d'une pierre deux coups.

Voici ce qui me préoccupe. Pendant les années 1950, la plupart des voitures étaient munies de pare-boue à l'arrière qui empê-

[Texte]

the splashing of the windshield of the car behind and after 1950 somehow, they disappeared off all cars.

You do not see cars in Canada with this and I find it is most dangerous driving today on our highways because every time you get within 100 to 150 feet of the car in front you are still getting that spray splash which, in turn, forces us more and more to have this windshield washer solution in our cars which in the nineteen fifties was not even on cars. In other words, there was not this problem of splashing as there is these days because they have not got these rubber protectors to stop the splash.

Now, the trucks and the buses have them, I think, by provincial regulation. If we could somehow force the issue that these be put back on cars, I think for safety purposes we

• 1615

would do a darn good job in Canada. Of course, it would force all manufacturers to start manufacturing them again. I feel that is more important than some of the things on the list even right now. I hope that all members here when they go out in their cars this week will get this splash experience and just realize that in the nineteen fifties, most of the cars had these rubber splash guards. Was there any talk about that in setting up your lists at all? Were any new items suggested such as the one I have suggested?

The Chairman: We have the Minister here today and he may have to leave early so if the Committee agrees, we will get a briefing from the Minister. It might answer many of your questions. It might bring up new questions but I believe if we let the Minister give us a good briefing it might help us.

Some hon. Members: Agreed.

The Hon. Donald Jamieson (Minister of Transport): Thank you very much Mr. Chairman and gentlemen, I am not sure how much Dr. Campbell has provided for you in the way of background information. I might confine myself to the policy aspects in the first instance and answer any specifics that you have subsequently. This legislation arose from a conviction shared by all of you and by me, I am sure, that there was a need for some kind of federal presence in the whole field of automotive safety.

When we began to look into it, it became apparent that we would not be as effective acting unilaterally as if we had the concur-

[Interprétation]

chaient la boue d'éclabousser la lunette arrière. Après 1950, ils ont disparu complètement.

Les voitures canadiennes ne sont pas munies de pare-boue et je trouve qu'il est dangereux de conduire sur les grandes routes de nos jours parce que lorsqu'une voiture s'approche à 100 ou 150 pieds d'une voiture qui la précède, elle se fait éclabousser inévitablement. Il nous faut donc obligatoirement employer de plus en plus la solution nettoyante pour les pare-brise, chose qui n'existait dans aucune voiture au cours des années 1950. En d'autres termes, il existe aujourd'hui le problème de l'éclaboussement parce que les voitures ne sont plus munies de pare-boue de caoutchouc.

Je crois que les camions et les autobus en sont munis par suite de règlements provinciaux. Si nous pouvions convaincre les fabricants de remettre les pare-boue, à des fins de sécurité, nous aurions accompli du bon travail au Canada. Naturellement, les fabricants seraient forcés d'en fabriquer de nouveau. Je trouve cette question plus importante que certaines questions qui figurent sur la liste. J'espère que tous les membres qui sont présents ici se feront éclabousser cette semaine et qu'ils se souviendront que pendant les années 1950, toutes les voitures étaient munies des pare-boue en question. En avez-vous parlé lorsque vous avez dressé la liste? Y avait-il des propositions du genre de celle que je viens de faire?

Le président: Le ministre est présent aujourd'hui et il se peut qu'il doive partir tôt. Donc, si le Comité est d'accord, nous entendrons le Ministre. Vous aurez peut-être la réponse à certaines de vos questions. Il y aura peut-être d'autres questions, mais je pense que les déclarations du Ministre pourraient nous être d'une grande utilité.

Des voix: D'accord.

L'hon. Donald Jamieson (Ministre des Transports): Merci beaucoup monsieur le président, messieurs. Je ne sais pas au juste ce que M. Campbell vous a donné comme renseignements préliminaires. Je m'en tiendrai aux aspects concernant la pensée du gouvernement en premier lieu, puis je pourrai répondre par la suite aux questions particulières. La mesure législative découle d'une conviction que nous partageons tous, j'en suis persuadé, que la présence fédérale doit se manifester dans le domaine de la sécurité routière.

Lorsque nous avons commencé à étudier la question, il est devenu évident qu'une action unilatérale ne serait pas aussi efficace que si

[Text]

rence of the provinces and a willingness on their part to co-operate in our efforts. I may say that in every respect, we have had that co-operation and it has been very satisfactory. I think as a result of our combined efforts that we will come up with something here that will be very much worthwhile.

As you know, and as may have been explained to you earlier when I was not present, the role of the federal government and the authority of the federal government is limited to new vehicles and it was on these that we decided to concentrate so that we could ensure to the maximum extent possible that a vehicle at the time when it left the factory, before it was sold, was as safe as the known standards that we were aware of and that we could impose could make it. The whole burden of the presentation and of the legislation is designed to achieve that end. It has not been easy—and I want to compliment Dr. Campbell and his associates on this—to devise a formula that would achieve this but what we have come down with is the decision to impose a national safety mark.

I think the record should be clear on just what this national safety mark implies. It is not an endorsement by the federal government that the car is as it is assumed to be. It is an indication that the manufacturer assumes the responsibility for stating that the car meets the specifications and I think there is quite a distinction there and we have made provision in the legislation to ensure that it cannot be presented in any way as being a sort of federal government good housekeeping seal of approval. It is simply a commitment on the part of the manufacturer who says in effect, "This mark indicates that I have complied with the regulations," but it does not relieve him of any onus in that regard.

A number of related questions have been asked both during the debate in the House and since, as to the kinds of vehicles we will bring under this legislation. I know Mr. Howe has been most assiduous in his efforts to get something done about snowmobiles, for instance. I answered in the House the other day, again bearing in mind the restraint on us to deal only with new vehicles, to that extent we would consider having regulations which would in fact, cover that kind of vehicle.

There is a grey area with regard to some other types of vehicles, tractors, for instance, that can be used on highways and perhaps Dr. Campbell, at some point in the testimony can indicate to you the limitations and the various options open to us.

[Interpretation]

nous avons le concours et la collaboration des provinces. Je peux dire qu'il y a eu collaboration et que les résultats ont été très satisfaisants. Je pense que nos efforts conjugués porteront fruit.

Comme vous le savez, on vous l'a peut-être expliqué pendant mon absence, l'autorité du gouvernement fédéral ne peut viser que les véhicules neufs. Nous avons donc décidé de concentrer nos efforts sur cette question afin de pouvoir assurer dans la mesure du possible que le véhicule qui sort de l'usine, avant d'être vendu est aussi sûr que possible en regard des normes que nous connaissons et que nous imposons. Toute la présentation et la mesure législative sont conçues en vue de réaliser cet objectif. Il n'a pas été facile, et je veux féliciter M. Campbell et ses associés, de mettre au point une formule appropriée, mais nous avons décidé d'imposer une norme nationale de sécurité.

Je pense qu'il faudra expliquer très clairement tout ce que comporte cette norme nationale de sécurité. Il ne s'agit pas pour le gouvernement d'approuver l'état de la voiture. C'est le fabricant qui prend la responsabilité de dire que la voiture répond aux exigences. A mon avis, il y a une distinction et nous avons mis une disposition dans la loi qui assure qu'il ne s'agit aucunement d'un sceau d'approbation accordé par le gouvernement. Le fabricant s'engage simplement à indiquer qu'il se conforme aux règlements, ce qui ne signifie pas qu'il n'a pas d'obligation à cet égard.

Lors des délibérations de la Chambre et depuis, on a posé beaucoup de questions touchant au genre de véhicules qui relèveront de la mesure législative. Je sais, par exemple, que M. Howe a déployé beaucoup d'efforts en vue de réglementer les autos-neige. L'autre jour à la Chambre, j'ai répondu, tout en tenant compte du fait que nous ne pouvons toucher que les véhicules neufs, que nous étudierions la possibilité d'établir des règlements concernant ce genre de véhicule.

Il existe une zone incertaine, en ce qui trait à d'autres types de véhicules, comme les tracteurs par exemple qui peuvent être utilisés sur les grandes routes et peut-être que M. Campbell, pendant son témoignage, pourra vous part des restrictions et des choix possibles.

[Texte]

Two other parts, I think, of the Bill are worth noticing and again I apologize if I am covering ground that has been dealt with previously; that is, we also make provision here for our ability to deal with matters which could constitute an impairment to health. This has a direct relationship, of course, to the pollution problem and will enable us to set standards for the exhaust systems of cars and to some extent at least with regard to the noise element. This one, I think Dr. Campbell would agree, being the more difficult of the two.

● 1620

Something has also been said, quite repeatedly in fact, about our working in concert with the United States on these matters and I consider this to be the wisest course of action. Not merely because of the Canada—United States Automotive Products Agreement, although that, of course, has a very real bearing on it, but because inevitably, with our two countries side by side, there is going to be a good deal of cross-over back and forth of vehicles and it seems to us to be logical that the standards should be on all fours.

I am more persuaded of that wisdom than ever having visited Washington within the last few weeks, at which time I had lengthy discussions with Secretary of Transportation Volpe. I am very much impressed by the pace at which they are moving ahead in the field of auto safety. I think in some respects they can teach us lessons and I think it would be inappropriate for us, as some people are prone to do, to suggest that the Americans are not as concerned about this matter as we are. They are; and, in fact, have done a good deal, and are going to do a good deal more. So it seems logical to me that we should work with them, that we should benefit from their research and be able to learn from what they discover.

The same thing applies in reverse. We should undertake to make our information, our research, available too. Therefore, it is not just simply a matter of us accommodating ourselves to what the American authorities deem to be safety standards. It goes well beyond that and I think will result in the best accommodation in the end.

There are two other matters I want to deal with which are not in the legislation but which have a very, very close relationship to this legislation and which will be a part of our Canadian efforts.

No matter how one looks at the statistics, the really staggering fact is that accidents do occur. While you can, through legislation such

[Interprétation]

Deux autres parties du bill sont dignes d'intérêt et une fois de plus, je m'excuse de toucher des sujets qui ont été touchés auparavant, je veux dire que nous prenons aussi des dispositions en ce qui a trait aux éléments qui pourraient être préjudiciables à la santé. Cette question se rattache directement au problème de la pollution et elle nous permettra de mettre au point des normes visant les tuyaux d'échappement et même le bruit dans une certaine mesure. Sur cette dernière question, je pense que M. Campbell est d'accord; c'est la plus épineuse des deux.

On a souvent répété aussi que nous devrions travailler en collaboration avec les États-Unis à ce sujet. Je considère que c'est la meilleure solution, non seulement en raison de l'accord canado-américain sur les automobiles, bien qu'il ait une importance réelle, mais parce qu'inévitablement, étant donné que nous sommes voisins, de nombreux véhicules traversent la frontière et il semble logique que les normes soient uniformes dans les deux pays.

J'en suis d'autant plus persuadé que j'ai visité Washington il y a quelques semaines et, à ce moment-là, j'ai eu de longs entretiens avec le Secrétaire des Transports, M. Volpe. J'ai été vraiment impressionné du progrès réalisé dans le domaine de la sécurité routière. Nous avons bien des choses à apprendre d'eux et il ne conviendrait pas de laisser entendre, comme certains sont portés à le faire, que les Américains ne se préoccupent pas autant que nous du problème. Ils s'en préoccupent, ils ont fait déjà beaucoup et ils en feront encore plus. Il serait donc logique de travailler de concert avec eux, d'essayer de tirer profit de leur recherche et d'apprendre les résultats de leurs découvertes.

Le contraire est tout aussi vrai. Nous devrions mettre à leur disposition nos renseignements et les résultats de notre propre recherche. Par conséquent, il ne s'agit pas simplement de nous adapter à ce que les autorités américaines semblent juger souhaitable, en matière de normes de sécurité. Il faut aller plus loin et à mon avis nous aurons ainsi les meilleurs résultats en fin de compte.

Il y a deux autres questions dont je voudrais traiter qui ne se trouvent pas dans la mesure législative mais qui s'y rapportent très étroitement et qui feront partie de notre effort canadien.

Quelle que soit notre façon d'étudier les statistiques, le fait brutal est là: des accidents se produisent. Même si on peut minimiser

[Text]

as this, minimize to some extent the real effects of accidents and perhaps reduce the number of fatalities and serious injuries, the real challenge is to eliminate the accidents by finding out what are the causes of accidents and doing whatever is humanly possible to ensure that less accidents occur. If we were to simply take the position that we are fulfilling our obligations by saying that the car shall be made as safe as possible, that would not be very realistic and in my opinion we would be derelict if we left it at that.

We propose a very comprehensive program of highway safety covering all dimensions of the problem and here, once again, we are working very closely with the provinces—in the matter of highroad design, for instance, and in certain kinds of surveys and studies to determine the efficacy of various safety messages. It is always a little puzzling to me, and sometimes I wonder about it, as to whether or not these campaigns of various kinds really have any significant impact. Perhaps it is because we are more conscious of it, for instance, during Safe Driving Week that, quite frequently, that week turns out to have more fatalities than almost any other.

It is very possible that our whole approach to driver education is faulty—and when I say “our”, I am not merely referring to the federal government but to the general effort that we are making. It just does not seem to penetrate to a lot of people.

We do know, of course, that drinking and driving are closely related and are certainly cause and effect positions. But, nevertheless, there are a very great number of accidents that occur for entirely different reasons. A driver, for instance, alone in his car, apparently not speeding, not doing anything, in no particular kind of difficulty, suddenly goes off the highway. Why does this kind of thing happen?

And so, this business of research into accident causes or, perhaps more positively stated, into accident prevention has got to be a big part of our effort.

Another area in which we will be working very actively is—and I touched on it a moment ago—the question of standards for highways, the question of standards for signs which is moving along quite a bit now but which still leaves something to be desired.

It is the whole framework within which transportation operates that is part of our concern and we are having a good deal of success with the provinces in getting them to combine their efforts with us so that the standards will be the same all over the coun-

[Interpretation]

jusqu'à un certain point, grâce à un projet de loi comme celui-ci, les effets réels des accidents, et peut-être réduire le nombre des morts et des grands blessés, le défi réel consiste à éliminer les accidents en en déterminant les causes et en faisant tout ce qui est humainement possible pour diminuer le nombre des accidents. Si au cours de nos fonctions nous nous contentions de dire que l'automobile sera aussi sûre que possible, nous ne serions pas vraiment réalistes. A mon sens, nous manquerions à notre devoir si nous nous en tenions à cela.

Nous proposons donc un programme très complet de sécurité routière touchant tous les aspects du problème. Encore une fois nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces pour la question du tracé des routes, et pour certaines études visant à déterminer l'efficacité des messages de sécurité. Je me demande toujours si les campagnes de sécurité routières portent vraiment fruit. C'est peut-être parce que nous en sommes plus conscients au cours de la semaine de la sécurité routière, qu'il y a souvent plus d'accidents mortels pendant cette semaine qu'à aucune autre époque.

Il est donc fort possible que toute notre attitude concernant l'éducation des chauffeurs soit mauvaise et je ne parle pas simplement du gouvernement fédéral mais de l'effort général qui se fait. Il semble qu'on ne comprend vraiment pas ce qui se passe.

Nous savons qu'il y a un rapport entre l'alcool et la conduite des automobiles. Il y a un rapport de cause à effet. Néanmoins un grand nombre d'accidents se produisent pour des raisons toutes autres. Un chauffeur, par exemple, seul dans son automobile qui ne fait pas de vitesse, perd soudainement la maîtrise du volant. Pourquoi cette situation se produit-elle?

Il faut donc que la recherche sur les causes des accidents et sur la prévention même des accidents fasse partie de nos efforts.

Un autre domaine dans lequel nous travaillerons très activement, et j'en ai parlé un peu il y a un moment, c'est la question des normes pour les routes, les normes pour les signaux. Il y a beaucoup de progrès mais il y a encore moyen de les améliorer.

Tout le domaine du transport nous préoccupe. Nous avons passablement réussi à convaincre les provinces de collaborer avec nous en vue d'uniformiser les normes en usage dans le pays entier. Une question très simple par exemple, où nous pourrions jouer un rôle

[Texte]

try. A simple matter, for instance, in which we can play a leadership role is that of trucks and trucking sizes, the weights of these vehicles and so on, across the country. No one province can really do an effective job in that way.

● 1625

This is a pretty good example of federal-provincial co-operation at its best and, while we are not expecting miracles overnight, we think that this co-operation will accelerate greatly. I would ask you not to pay an inordinate amount of attention to the number of standards that are in here now because I have every confidence that these will be increased in number and scope rather quickly. You have to begin at some point but as each new device comes along, as a new invention is developed, then, of course, we will take these into account and, in consultation with the industry, the American Government and so on, we will certainly be imposing these when it appears logical to do so.

One final point is that, up to now, we have had a good deal of co-operation from the automobile industry and I would like to compliment them for carrying out voluntarily what will now become a matter of regulation. We have not had any difficulty whatever in getting Canadian manufacturers to introduce the kind of features which are in the list of 29 points.

But there was a large gap in our protective mechanism in that we could not do the same thing with imported cars—not merely with those imported from the United States where it was not a great problem but with imported cars from other parts of the world. Well, this legislation puts these cars on all fours with Canadian-manufactured cars or cars from the United States so that we will be able to ensure that wherever a car is manufactured it either meets our requirements or it simply does not get in.

That is a rather cursory assessment of the Bill but in the interests of time I have cut it rather short because you may have some specific questions you want to ask.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, a number of years ago, if my memory serves me correctly, cars were road tested at the factory and all appliances were put on and checked there. I believe that, at the present time, cars are turned out at the factory but the checks and the road testing are done by the dealer. If you are going to have inspectors and people checking the devices put on cars, will this

[Interprétation]

primordial est celle des camions, du poids et de la taille des camions par tout le pays. Aucune province ne peut prendre de mesures efficaces dans ce domaine.

C'est donc un excellent exemple de la collaboration fédérale-provinciale à son meilleur. Bien que nous ne nous attendions pas à des miracles du jour au lendemain, nous croyons que la collaboration aidera beaucoup. Je ne vous demande pas de vous préoccuper outre mesure du nombre de normes que nous avons déjà établies parce que j'ai confiance que nous pourrions les augmenter en nombre et en envergure assez rapidement. Il faut tout de même commencer, mais au fur et à mesure qu'un nouveau dispositif est mis au point, nous en tiendrons compte et à la suite de consultations avec l'industrie, avec le gouvernement des États-Unis et ainsi de suite, nous les imposerons certainement lorsque nous jugerons qu'il sera logique de le faire.

Un dernier point, maintenant. Jusqu'ici nous avons beaucoup collaboré avec l'industrie automobile et je voudrais la féliciter d'avoir volontairement mis en vigueur ce qui sera à l'avenir obligatoire. Nous n'avons eu aucune difficulté à convaincre les fabricants canadiens à observer les 29 normes proposées.

Il y a eu tout de même un grand écart dans notre mécanisme de sécurité parce que nous n'avons pu faire de même pour les automobiles importées, non seulement celles en provenance des États-Unis où le problème est minime, mais les voitures importées des autres parties du monde.

Cette mesure met toutes les automobiles sur le même plan que celles du Canada et des États-Unis de telle sorte que nous serons sûrs qu'elles répondront à nos exigences, quel qu'en soit le pays d'origine.

Je viens de faire une évaluation assez superficielle du bill mais j'ai abrégé à cause du peu de temps disponible et vous avez peut-être des questions précises à poser.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, il y a un bon nombre d'années si ma mémoire m'est fidèle, la voiture était soumise à un essai de route à l'usine et tous les accessoires étaient installés et vérifiés à l'usine. Je pense qu'actuellement ce sont les concessionnaires qui font les vérifications et les essais des voitures. Si vous décidez de faire vérifier les accessoires des voitures par des inspecteurs, la tâche

[Text]

mean going back to putting the onus on the company to make cars roadworthy and all the appliances workable before they leave the factory, rather than this onus being on the dealer?

Mr. Jamieson: In general terms, and Dr. Campbell may wish to be more specific, we cannot determine the methods through which a manufacturer arrives at the decision that a car is safe. But the application of that mark to which I have referred certifies that that car does in fact conform to the standards. In addition to that, clause 10 provides for the following, and I will read the exact words:

10. (1) The Minister may designate as an inspector any person who, in his opinion, is qualified to be so designated.

We do, then, have the right of inspection, not merely in terms of the finished automobile but also of the various components that go into that automobile. So there will be some inspection there.

My guess is that the so-called road testing to which you refer would not be a very practical kind of approach for the manufacturer at this stage. Since the days to which you are referring, the production of cars has, of course, risen to such enormous extents that I do not know whether they could feasibly carry out such testing. But they will be obliged to indicate that the car meets the standards laid down by the Act and the regulations flowing from it, and this is in my judgment, adequate certification. Dr. Campbell, do you have anything to add to that?

Mr. Howe: This thought occurred to me because I know that the dealer has the responsibility of seeing that the headlights are focussed properly and all this type of thing, and I wondered whether this inspection we are speaking about should be done at the factory by the dealers.

• 1630

Mr. Jamieson: The best defence of all is, of course, the wise buyer. If it were me, I would want to make sure that the car was in good condition before I took it out of the garage. That seems to me to be the sensible approach, and perhaps to advise people to check and make sure that everything has been done.

Mr. Howe: The individual would not be able to check for himself. He would have to have expert opinion on this.

Mr. Jamieson: Well, that is true to a degree. However I do not visualize, and this is consistent I think with my policy throughout,

[Interpretation]

de s'assurer que les voitures sont sûres et que tous les accessoires fonctionnent bien à la sortie de l'usine appartiendra-t-elle aux fabricants plutôt qu'aux concessionnaires?

M. Jamieson: En général, M. Campbell voudra peut-être être plus précis, nous ne pouvons déterminer les méthodes que prendra le fabricant pour en arriver à la décision que la voiture est sûre. Mais l'application du règlement dont j'ai parlé certifie que la voiture répond aux normes. En outre, à l'article 10 on dit ce qui suit:

10. (1) Le Ministre peut nommer à titre d'inspecteur toute personne qui, à son avis, a les qualités requises pour être désignée à ce titre.

Donc nous avons le droit de faire l'inspection non seulement de l'automobile finie mais aussi de ses diverses pièces composantes. Il y aura donc l'inspection.

Je dirais que la mise à l'essai sur route ne serait pas pratique pour le fabricant vu que, depuis l'époque à laquelle vous faites allusion, la production a tellement augmenté que je me demande si la chose serait possible. Il devra toutefois indiquer que la voiture répond aux normes de la loi et aux règlements qui en découlent, et à mon avis cela suffit. Monsieur Campbell vous avez quelque chose à ajouter?

M. Howe: Cela m'est venu à l'esprit parce que je sais que le concessionnaire a la responsabilité de s'assurer que les phares sont bien centrés. Je me demande si l'inspection dont nous parlons devrait se faire à l'usine ou chez le concessionnaire.

M. Jamieson: Je pense que la meilleure protection pour un acheteur c'est d'être bien renseigné. Quant à moi je voudrais m'assurer que la voiture est en bon état avant de la sortir du garage. Il me semble qu'il est raisonnable de conseiller aux gens de vérifier et de s'assurer que tout a été fait.

M. Howe: L'acheteur ne peut vérifier lui-même. Il doit avoir l'opinion d'un spécialiste.

M. Jamieson: C'est vrai jusqu'à un certain point. Je ne peux toutefois concevoir qu'il faille embaucher un grand nombre de person

[Texte]

that we should accumulate a large number of people within the government service to do a lot of this work. I think our task lies more in encouraging, initiating research by others and then testing it one way or another. If we require extra people, as I am sure we will when it comes to the regulatory side of this and so on, then we will get as many as appears to be prudent and sensible.

Mr. Allmand: Do I understand from what you say that you would farm out some of this research to research groups in Canada either in universities or in private companies and so forth?

Mr. Jamieson: Yes and not only to undertake specific research projects. One of our major jobs is to try to get some correlation between the very great amount of research that is now going on and about which many elements within the research field do not really know. It seems to me a sensible role for the federal government to become the repository, as it were, of all of the information that is now available. Certainly in terms of assigned research there is not really, in my judgment, the correlation that there ought to be. I have discovered from personal experience that you can have a group working on a particular project and be totally unaware of the fact that another group has gone well ahead of them in the same field and has already dismissed the theories that they are working on. Our role is co-ordinating, initiating and, in all respects, showing leadership.

Mr. Allmand: Within your department, or within the office that Mr. Campbell directs, you will try and co-ordinate the research in Canada and also the compilation of statistics on the causes of accidents. I asked Mr. Campbell this morning, if there were any groups in Canada or if his department was compiling statistics as to causes of accidents. He referred to several groups that were and said that they were all inadequate although they gave some information.

Mr. Jamieson: As I mentioned last week in introducing the changes in the make up of the department, you may recall that we are going to have responsibility for planning federal participation in highway construction. In other words, this will become a part of the Ministry of Transport so that at that level too

[Interprétation]

nes au sein de la Fonction publique pour faire une bonne partie de ces travaux. Notre tâche est plutôt d'encourager, de promouvoir la recherche à l'extérieur du ministère, pour ensuite en vérifier les résultats d'une façon ou d'une autre. Si nous avons besoin de plus de personnel, et je suis certain qu'il en sera ainsi à cause des procédures et des règlements en cause, nous devrons alors embaucher autant de personnes qu'il sera sensé et prudent de le faire.

Mr. Allmand: Avez-vous donc l'intention de confier une partie de ces travaux de recherche à des groupes de chercheurs canadiens, dans les universités, les sociétés privées et le reste?

Mr. Jamieson: Oui, non seulement pour entreprendre des projets de recherche bien déterminés, mais nous avons comme l'une de nos tâches principales, la tâche d'établir une certaine corrélation entre les divers travaux de recherches qui se poursuivent à l'heure actuelle et que plusieurs équipes de chercheurs ne connaissent pas vraiment. Il me semble que le gouvernement fédéral doit jouer le rôle de dépositaire de toutes les données qui sont présentement disponibles. Surtout dans le domaine des travaux de recherche à forfait, je ne pense pas qu'il y ait la corrélation voulue. D'après mon expérience personnelle, j'ai constaté qu'il arrive souvent qu'un groupe de chercheurs qui travaillent sur un projet donné ne se rendent pas compte qu'un autre groupe de savants qui ont effectué des travaux plus avancés dans le même domaine ont écarté les théories qui servent de base à leurs travaux. Nous avons donc pour mandat de coordonner et d'entreprendre de la recherche et de faire preuve d'initiative.

Mr. Allmand: Vous avez l'intention de coordonner la recherche au Canada ainsi que la compilation de statistiques sur les causes d'accidents au sein de votre ministère ou du service que M. Campbell dirige, n'est-ce pas? J'ai demandé à M. Campbell, ce matin, s'il y avait des groupes au Canada ou au sein de son ministère qui compilaient des statistiques sur les causes d'accidents. Il m'a parlé de divers groupes qui le faisaient mais il a ajouté que leurs services étaient tous insuffisants bien qu'on pouvait en obtenir certains renseignements.

Mr. Jamieson: Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, lorsque j'ai présenté les modifications à apporter au sein du ministère, nous serons chargés de planifier l'intervention du gouvernement fédéral dans la construction des routes. Autrement dit, cette planification deviendra partie intégrante du ministère des

[Texte]

we will not only be determining where roads go or ought to go, but we will also be determining the kinds of roads that ought to be built. That is also an input that we will have into this whole scheme of things.

Mr. Allmand: With respect to outside research groups have you already farmed out any projects or are you considering farming out projects?

Mr. Jamieson: I am not sure to what extent Mr. Campbell has gone. I know there are a number of things under way with the provinces. Whether we have done anything beyond that or not is something that I cannot answer.

Mr. Campbell: We have one research project under way at the present time on which we have employed a consulting firm. We are also negotiating with a couple of universities to initiate some further research and with the National Research Council's National Aeronautical Establishment laboratories to initiate some research on defrosting and defogging of windshields and rear windows and on headlight evaluation.

• 1635

Mr. Jamieson: It is very small at the time.

Mr. Campbell: It is hoped that we can take advantage of existing facilities within the federal government and in the universities in carrying out our research. We do not want to build a great laboratory of our own which would only duplicate facilities already available in the country.

Mr. Allmand: I understand that The Engineering Institute of Canada has had a research project into the causes of accidents for the last couple of years and they have been trying to work with your department. Could you say whether the type of work that they are doing is useful? Could Mr. Campbell give us his comments on that? I know that they are doing this work because several of the engineers that are on that committee are in my constituency and have told me about it. They are very concerned about it and they would like to work with the government in this respect.

Mr. Campbell: Yes, they have done some useful work during the past couple of years and we are certainly going to support these activities which they started. In so far as their program of accident investigation, and this is perhaps the one with which you are

[Interprétation]

Transports, de sorte que non seulement nous allons établir le tracé des routes, mais aussi le genre de routes à construire. Ce sera aussi un élément nouveau qui fera partie de tout l'ensemble des projets à réaliser.

M. Allmand: Avez-vous confié des travaux de recherche à forfait à des groupes de chercheurs de l'extérieur ou est-ce que vous songez à le faire?

M. Jamieson: Je ne sais pas au juste ce que M. Campbell a fait jusqu'à maintenant, mais je sais qu'on a déjà commencé à réaliser certaines choses en collaboration avec les provinces. Je ne peux vous dire si on a fait quelque chose de plus.

M. Campbell: Il y a un projet de recherches qui est en marche en ce moment et pour lequel nous avons embauché des experts conseils. De plus nous sommes en pourparlers avec quelques universités en vue d'y entreprendre des recherches plus approfondies. Nous négocions aussi avec la Division de l'aéronautique du Conseil national des recherches, pour entreprendre des recherches sur le dégivrage des pare-brise et des fenêtres arrière des automobiles, et sur l'évaluation des phares d'automobiles.

M. Jamieson: C'est très peu en somme.

M. Campbell: Nous essayons de tirer avantage des installations actuelles au sein du gouvernement fédéral et des universités pour entreprendre cette recherche. Nous ne voulons pas construire notre propre grand laboratoire, ce qui ne ferait que doubler les installations qui existent déjà au pays.

M. Allmand: Je crois comprendre que l'Engineering Institute of Canada a fait des recherches sur les causes d'accidents de la route au Canada, depuis deux ans et que cet institut aurait essayer de collaborer avec votre ministère. Pouvez-vous me dire si ce qu'ils font est utile? Monsieur Campbell pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet? Je connais les travaux de cet institut, parce que plusieurs des ingénieurs qui font partie de ce Comité de recherche sont dans ma circonscription et m'en ont parlé. Ce sont des gens qui s'intéressent beaucoup à ce problème et qui aimeraient bien travailler dans ce domaine, de concert avec le gouvernement.

M. Campbell: Oui, ils ont fait des travaux très utiles depuis quelques années et nous allons certainement appuyer les projets qu'ils ont entrepris. Pour ce qui est de leurs enquêtes sur les accidents de la route, qui sont peut-être du domaine que vous connaissez le

[Texte]

most familiar, we intend to enlarge this to cover all provinces in Canada and to reorient it somewhat based upon their experience and similar experience in the United States. In general I can say we are going to support the continuation of the activities which were initiated by The Engineering Institute of Canada, Traffic Safety Research Committee.

Mr. Jamieson: Mr. Allmand, there may be a related area in which we are doing research that will be of interest to you. That is on the whole question of urban transit. This is not safety-oriented in the precise meaning of the word, but it is designed, of course, to see how we can eliminate a number of the bottlenecks and traffic jams and the problems that are created around the big cities so that if we come up with some answers on that it will also be helpful in terms of the safety program as well.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Minister, I asked Mr. Campbell and Mr. Fortier this morning why the auto industry itself was not prepared to come before us after an invitation had been extended to it. In your opinion do you agree that they have made ample representation to the department?

Mr. Jamieson: I would not be in a position to answer that, Mr. Skoberg. In terms of the relationship between the department and the industry it has been on a good and a continuing and a co-operative basis. As to the reason why they did not wish to appear before the Committee, I am afraid I cannot answer. I can only assume that they know that this legislation is in place. I have heard I believe from the three major automobile companies. Certainly I can recall two letters indicating their support for our efforts and on those grounds I think that we can look forward to their co-operation, but as to why they did not choose to appear I think you would have to find that out from them.

Mr. Skoberg: We will have to try and find that out is right. You referred to the fact that this safety mark is not really going to be a government trying to look after the good housekeeping along that line. In other words the auto manufacturers will be the ones that put the safety mark on. That gives an indica-

[Interprétation]

plus, nous voulons les pousser plus loin pour qu'elles englobent toutes les provinces canadiennes et pour les réorienter, d'après leur expérience et celle que les Américains ont acquise. Par conséquent, en général, je dirais que nous allons appuyer la poursuite des travaux de recherche qui ont été entrepris par le Comité de recherche sur les mesures de sécurité routière de l'Engineering Institute of Canada.

M. Jamieson: Monsieur Allmand, je crois qu'il y aurait un domaine de recherche connexe au précédent qui pourrait vous intéresser. Je veux parler de toute la question de la circulation dans les villes.

M. Allmand: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai demandé, ce matin, à MM. Fortier et Campbell pourquoi les représentants de l'industrie automobile elle-même ne sont-ils pas prêts à comparaître devant nous après l'invitation que nous leur avons lancée. A notre avis, pensez-vous qu'ils ont fait des représentations suffisantes au ministère?

M. Jamieson: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Pour ce qui est des rapports entre le ministère et l'industrie, je sais qu'ils sont bons et se poursuivent en étroite collaboration. Quant à la raison pour laquelle les industries ne veulent pas comparaître devant le comité, je crains fort de ne pouvoir vous répondre. Je ne puis que supposer qu'elles savent que cette mesure législative a été proposée. J'ai communiqué avec trois des principaux constructeurs d'automobiles et je me rappelle sûrement de lettres de deux d'entre eux qui ont manifesté le désir d'appuyer nos efforts. Je pense donc que nous pouvons compter sur leur collaboration. Mais pour trouver la raison de leur refus à comparaître devant vous, il vaut mieux la leur demander.

M. Skoberg: Nous essayerons d'obtenir d'eux une réponse à ce sujet. Vous avez fait allusion au fait que ces marques nationales de sécurité ne seront pas vraiment du ressort du gouvernement. Autrement dit, ce seront les constructeurs d'automobiles qui apposeront ces marques de sécurité pour indiquer au con-

[Text]

tion to me, the consumer, the buyer, that these safety standards have been recognized.

Mr. Jamieson: The auto manufacturer or the importer in the event of foreign cars.

Mr. Skoberg: On page 3 of the bill, Part I, Clause 4(2) says:

No person shall use any national safety mark except as authorized by this Act or the regulations.

Does the word "person" then refer to the importers and the auto industry or could an individual use this safety mark at the discretion of the department?

• 1640

Mr. Jamieson: I think that is "person" in the legal sense of the word and would embrace all of the affected parties. You could also read "no auto manufacturer" or whatever the case might be. I think it is simply a legal drafting word. It means everybody.

Mr. Skoberg: I am just trying to clear up in my mind if I made application for the safety standards, and were approved by the Department, would such a standard be granted to me to fix to my vehicle?

Mr. Jamieson: No, unless you were a manufacturer.

Mr. Skoberg: All right. That is what I am trying to clear up.

Mr. Jamieson: We do not propose to let them out for one of these kid's derby cars, you know.

Mr. Skoberg: Some of those might be safer than some of the heaps that we are driving around in.

I was a little concerned that you referred a number of times, Mr. Minister, to the consultation with the United States and the auto industry. I asked this morning and again repeat whether or not there has been any direct consultation with the UAW who is responsible for auto industry, the workers and the people who are actually doing the work on these cars?

Mr. Jamieson: Not to my knowledge, directly. I am not sure what Dr. Campbell could reply to that.

Mr. Campbell: I mentioned this morning that we had had one submission from a UAW

[Interpretation]

sommateur, comme vous et moi, que les normes de sécurité ont été observées.

M. Jamieson: Oui, il en sera de même pour le fabricant ou l'importateur, s'il s'agit de voitures importées.

M. Skoberg: A la page 3 du projet de loi, partie 1, le paragraphe (2) de l'article 4, est libellé comme suit:

Nul ne doit employer une marque nationale de sécurité si ce n'est dans la mesure où l'autorise la présente loi ou les règlements.

Le mot «nul» désigne-t-il les importateurs, ou est-ce qu'un particulier pourrait se servir des marques de sécurité à la discrétion du ministère?

M. Jamieson: Je pense que le terme «nul» doit être interprété dans le sens juridique et qu'il embrasse toutes les parties intéressées. Vous pourriez tout aussi bien dire: «aucun fabricant d'automobiles» ou employer une autre expression; ce n'est qu'une expression juridique. Elle désigne tout le monde.

M. Skoberg: Je veux simplement comprendre clairement ceci: si je demandais une marque de sécurité, et que le Ministère approuvait ma demande, est-ce que cette marque me serait octroyée pour que je puisse la poser à mon véhicule?

M. Jamieson: Non, à moins que vous ne soyez un fabricant.

M. Skoberg: Merci, c'est ce que je voulais élucider.

M. Jamieson: Nous n'avons pas l'intention de les accorder aux jeunes gens qui font des courses dans les «boîtes à savon» vous savez.

M. Skoberg: Certaines de ces voitures sont peut-être moins dangereuses que certaines bagnoles dans lesquelles nous circulons sur les routes. Je suis préoccupé du fait que vous avez mentionné à plusieurs reprises, monsieur le ministre, les consultations avec les États-Unis et l'industrie automobile; j'ai demandé, ce matin et je le demande de nouveau, y a-t-il eu des consultations directes avec la TUA, le syndicat qui s'occupe de cette industrie, et les travailleurs qui fabriquent réellement des automobiles.

M. Jamieson: Pas à ma connaissance. Peut-être que M. Campbell pourra vous répondre.

M. Campbell: J'ai mentionné ce matin qu'il y a eu une soumission du syndicat local de la

[Texte]

local in Windsor outlining their concerns about auto safety.

Mr. Skoberg: Is there any effort made by the Department to contact this organization direct, or do you only wait for a representation to be made?

Mr. Jamieson: I do not think that it would be appropriate for us to do so any more than it would be for us to talk to the Highway Safety Council or some other private body. The union in the sense of this bill is not the responsible agency. How the union relates to its management is an internal affair. From our point of view, we have to put the onus on the manufacturer; therefore this is the only group with which we are concerned.

Mr. Skoberg: I think you will probably appreciate the fact that the people who are actually doing the work on these vehicles could be made a part of the so-called industrial democracy along those lines. But what bothers me somewhat, when I read the Committee on Traffic Safety, membership at date of approval by the Committee, is that you take in, along the lines of what you were referring to, such as the Canadian Chamber of Commerce and the Province of Quebec Safety League, the various governments, of course, which is appreciable. Other interested organizations, Canadian Good Roads Association, Canadian Highway Safety Council...

Mr. Jamieson: Well, that Committee is not now active anyway.

Mr. Skoberg: I am just suggesting that if there is going to be any effective communication, those people who are actually involved in it could make representations and actually be a part of the over-all function of the regulation.

Mr. Jamieson: The auto manufacturers' employees are every bit as free to make representations as is anyone else. And I suppose we could ask why they did not choose to come before the Committee.

Mr. Skoberg: We will not get into a management-labour hassle right now, Mr. Minister. Are the guidelines we have before us, which were imported from across the way, voluntary guidelines or will they be spelled out very clearly to be compulsory requirements on any auto when they become effective?

[Interprétation]

TUA à Windsor, exposant leur préoccupation au sujet de la sécurité routière.

M. Skoberg: Le ministère s'est-il efforcé de communiquer directement avec cet organisme ou attendez-vous qu'on vous présente des observations.

M. Jamieson: Je ne pense pas qu'il serait approprié pour nous de le faire pas plus que nous pourrions parler avec le Conseil de la sécurité routière ou un autre organisme privé. Le syndicat, pour ce qui est de la mesure en cause, n'est pas l'organisme responsable. La façon dont le syndicat communique avec la direction d'une entreprise est une question de nature interne. A notre avis, c'est au fabricant de voir à résoudre ce problème; par conséquent c'est lui seul qui nous intéresse.

M. Skoberg: Vous serez peut-être d'avis que les travailleurs qui de fait fabriquent ces automobiles devraient bénéficier des avantages offerts par ce que nous appelons la démocratie industrielle et devraient donc prendre une part active aux observations à présenter au gouvernement. Ce qui me préoccupe surtout lorsque je lis le compte rendu du Comité sur la sécurité routière, c'est que pour faire partie de ce comité il faut partager les opinions émises par ses membres, opinions qu'endossent la Chambre de commerce du Canada, la Ligue de sécurité du Québec et les divers gouvernements. Il y a d'autres organismes qui y sont intéressés comme l'Association canadienne des bonnes routes et le Conseil canadien de la sécurité...

M. Jamieson: Ce Comité n'est plus actif maintenant.

M. Skoberg: Je disais simplement que s'il doit y avoir des communications efficaces avec tous les organismes intéressés, ces travailleurs syndiqués devraient faire des représentations au gouvernement et leurs recommandations devraient être comprises dans le règlement en général.

M. Jamieson: Les employés des fabricants d'automobiles peuvent faire des représentations comme tout le monde. Nous pourrions alors nous demander pourquoi ils n'ont pas jugé bon de comparaître devant notre comité.

M. Skoberg: Il est inutile, monsieur le ministre de nous engager dans une discussion au sujet des relations entre patrons et ouvriers. Les lignes de conduite que nous étudions en ce moment et qui nous viennent de l'autre côté de la frontière, sont-elles obligatoires ou le deviendront-elles à l'égard des automobiles lorsqu'elles seront mises en vigueur?

[Text]

Mr. Jamieson: They will be compulsory. They are voluntary at the moment. As I said, the industry has agreed to conform to them—that is the Canadian industry—and they are very much similar to those in the United States. Once the Bill becomes law, then of course they will become compulsory and others will be added.

Mr. Skoberg: You suggest that industry has agreed to adhere to them along those lines.

Mr. Jamieson: Mind you, once we have the act we will not be particularly concerned whether the industry agrees or not. If in the judgment of the government and of the officials concerned a safety standard is desirable, then it will become a matter of regulation. But before it does, we have made provision for a public hearing and anybody who objects may make representations. But there will not be, in the sense that there has been up to now, consultation and voluntary adherence.

Mr. Skoberg: Is there any good reason why these auto safety standards we have could not specifically be spelled out at this particular time in this initial draft of Bill C-137?

Mr. Jamieson: I think there is very good reason for it and that is, of course, that as with many of these matters the standards change very dramatically. Also, if you were going to put them into the Bill, you would have to put in all of the supporting technical data and the like, which makes up many, many volumes. Therefore, there does not appear to be any wisdom in freezing these particular requirements into law, which would mean, amongst other things, that if an improvement came along at any point, then each time you wanted to make a change you would have to bring back in and amend the legislation. I think that this is certainly the most defensible use of the regulatory power that there could possibly be.

• 1645

Mr. Skoberg: Just as long as we realize that these will be in the regulations when the Bill is passed by the Governor in Council.

Mr. Jamieson: No, the regulations themselves will not be. What we have said, and it is a matter of record, is that these are the initial regulations which will be promulgated under the act. I am not saying that you are suggesting it but if we did what you ask, we would in effect say in law that whatever the situation now is with regard to safety belts would become the law. The day after that you yourself might invent a better one and

[Interpretation]

M. Jamieson: Elles seront obligatoires, mais elles ne le sont pas actuellement. L'industrie canadienne a décidé de se conformer à ces lignes de conduite qui sont très semblables aux normes en vigueur aux États-Unis. Lorsque le bill deviendra loi elles deviendront obligatoires et d'autres y seront ajoutées plus tard.

M. Skoberg: Vous dites que l'industrie a décidé de se conformer à ces directives de cette façon.

M. Jamieson: Au moment où la loi sera mise en vigueur nous ne nous préoccupons pas de savoir si l'industrie est d'accord ou non. Si d'après le gouvernement, et les fonctionnaires intéressés, des normes de sécurité sont souhaitables, elles deviendront partie d'un règlement. Mais avant d'adopter un règlement, nous tiendrons une séance publique où tous ceux qui le voudront pourront formuler des représentations. Mais il n'y aura pas dans le sens connu jusqu'ici, consultation et entente volontaire.

M. Skoberg: Les normes de sécurité automobile ne pourraient-elles pas être précisées en ce moment, dans la première ébauche du projet de loi C-137?

M. Jamieson: Oui, la principale raison en est que comme pour plusieurs de ces questions les normes peuvent changer radicalement. Aussi, si vous inscrivez ces normes dans le texte des projets de loi, il faut aussi les inscrire dans tous les documents techniques et autres, ce qui veut dire dans un grand nombre de volumes. Par conséquent il ne semble pas sage d'incorporer ces exigences dans la loi, parce que si on découvre une amélioration à un moment donné, il faudrait alors modifier la loi en conséquence. Je crois que l'emploi du pouvoir de réglementation que nous voulons faire est la chose qui se défend le mieux.

M. Skoberg: Du moment qu'on se rend compte que les normes feront partie du règlement lorsque le bill sera approuvé par le Gouverneur en conseil.

M. Jamieson: Non, les normes mêmes ne feront pas partie du règlement. Nous avons dit, et c'est consigné, que ce règlement sera le premier à être édicté en vertu de la loi. Je ne dis pas que c'est ce que vous dites, mais si nous agissions comme vous le demandez, les opinions que nous avons à l'égard des ceintures de sécurité, à l'heure actuelle, deviendraient texte de loi. Il se peut que le lendemain vous inventiez une ceinture de sécurité

[Texte]

we would not then be able to do very much with that without going in and amending the act for the then known to be inadequate one. So that the regulations I think properly belong outside the legislation itself.

Mr. Skoberg: The only thing I think the people of the country might be a little concerned about if there are just the bare bones of the act before them is that they really are not familiar with what the regulations will be.

Another point I think referred to by Mr. Howe concerns inspectors in Part II—Administration.

10. (1) The Minister may designate as an inspector for the purposes of this Act...

At this particular time if you have formulated your policy in this regard, will the inspectors be stationed at one location, or just how do you plan to administer this particular section of the act?

Mr. Jamieson: I would like Dr. Campbell to answer that but before he does, I would just like to clear up something which arose, as I recall, during the debate. That was with regard to the ministerial authority in this regard. I can, as long as I am the Minister, designate the inspectors but I cannot appoint them. There is a reason for that. The authority to designate has been given to the Minister so that provincial civil servants, for instance, could possibly be given authority in certain circumstances if this were considered advisable. In other words, it is in line again with our attempt to involve the provinces to the maximum degree in this regard. Now where they would be stationed or how Dr. Campbell would propose to deploy the force is something which perhaps he might want to answer.

Mr. Campbell: We propose to organize engineering audit teams which would visit the various manufacturing plants in Canada to inspect their procedures and their records.

Mr. Skoberg: This would be the general idea, then, of inspectors.

Mr. Campbell: This is the general philosophy on which we are working at the present time, yes.

Mr. Skoberg: In other words, they would be working right out of the Department here in Ottawa.

Mr. Jamieson: They might live in Windsor or somewhere or other. I have not thought

[Interprétation]

meilleure que la précédente et il nous faudrait alors amender la loi en conséquence. Donc les normes ne font pas partie de la loi même.

M. Skoberg: Les gens de notre pays se préoccupent peut-être du fait qu'ils n'ont que le squelette de la loi devant leurs yeux et qu'ils ne savent pas au juste quel sera le règlement.

J'aimerais soulever un autre point, que M. Howe a mentionné, au sujet des inspecteurs. Partie II—Application

10. (1) Le ministre peut nommer à titre d'inspecteur aux fins de la présente loi...

A ce moment-ci, si vous avez formulé votre ligne de conduite à cet égard, les inspecteurs seront-ils affectés à un seul poste? Comment comptez-vous appliquer cet article particulier de la loi?

M. Jamieson: Je pense que M. Campbell pourra répondre à votre question, mais je voudrais éclaircir un point qui a été soulevé lors du débat quant à l'autorité du ministre à cet égard. En ma qualité de ministre, je pourrai désigner les inspecteurs mais non les nommer. En voici la raison: dans certaines circonstances, si la chose est jugée souhaitable, certains fonctionnaires provinciaux, par exemple, pourraient être nommés inspecteurs après désignation par le Ministre. Cette mesure a pour but d'essayer d'intéresser les provinces le plus possible à cet égard. Où ces inspecteurs seront affectés et comment M. Campbell se propose de ce faire est une question à laquelle il aimerait peut-être répondre lui-même.

M. Campbell: Nous proposons d'organiser des équipes de vérificateurs techniques qui se rendraient dans les usines de fabrication au Canada pour inspecter leurs méthodes et leurs dossiers.

M. Skoberg: Voilà donc les fonctions générales de ces inspecteurs.

M. Campbell: Ce sont là les lignes de conduite fondamentales que nous étudions à l'heure actuelle.

M. Skoberg: En d'autres termes, ils seraient au service du ministère, mais à l'extérieur d'Ottawa.

M. Jamieson: Oui, ils pourraient demeurer à Windsor ou ailleurs. Je n'ai pas approfondi

[Text]

that through. I am not sure that Dr. Campbell has.

Mr. Campbell: Initially we will probably work out of Ottawa, but this could change as our experience increases.

Mr. Skoberg: True enough. You mentioned a while ago that you were hiring some consultants to look into the initiating, if I understood you correctly, of any program of research in so far as safety standards are concerned. Did I understand you correctly on that?

Mr. Campbell: Repeat that again, sir?

Mr. Skoberg: I understand that some consultants have been engaged to look into the program of research.

Mr. Campbell: No. This is not correct.

Mr. Skoberg: Which consultants, then, was the Minister referring to?

Mr. Jamieson: Dr. Campbell said there was one project under way.

Mr. Campbell: Yes. We have hired one consultant to carry out one project which we have conceived.

Mr. Skoberg: What would the consultant's duty be in this particular case? Do not mind my ignorance in this field.

Mr. Campbell: This particular project was an investigation of the means of mass communication in safety, and he did a literature search and prepared a background paper on this subject, then tested some of these techniques in conjunction with the breathalyzer legislation.

Mr. Skoberg: The consultant followed the whole program through, in other words.

Mr. Campbell: Yes, under our direction.

Mr. Skoberg: If I may ask, why could not warranties be enforceable under this particular act? This is one of the most important features, I believe, that any auto buyer is concerned about.

• 1650

Mr. Jamieson: You mean the Act would say that any warranty issued by a manufacturer would become subject to inspection, if you like?

Mr. Skoberg: Yes, what a warranty will cover. We read all these warranties that come out which are, in my opinion, a straight case

[Interpretation]

la question. Peut-être M. Campbell pourrait y répondre.

M. Campbell: Tout d'abord nous exercerons nos fonctions à l'extérieur d'Ottawa, mais il pourra se produire des changements à mesure que nous acquerrons de l'expérience.

M. Skoberg: C'est juste. Vous avez dit que vous avez engagé des experts conseils pour, s'il j'ai bien compris, entreprendre des programmes de recherche à l'égard des normes de sécurité. Vous ais-je bien compris à ce sujet?

M. Campbell: Voulez-vous répéter votre question?

M. Skoberg: On n'a dit que vous avez engagé des conseillers pour étudier les programmes de recherche.

M. Campbell: Non ce n'est pas exact.

M. Skoberg: A quels conseillers le ministre a-t-il alors fait allusion?

M. Jamieson: M. Campbell a parlé d'un projet de recherche qui est en cours.

M. Campbell: Oui, nous avons engagé les services d'un conseiller pour exécuter un projet que nous avons conçu.

M. Skoberg: Quelles seraient les fonctions du conseiller dans ce cas particulier? Je plaide mon ignorance dans ce domaine.

M. Campbell: Il s'agit d'un projet tendant à faire enquête sur les moyens de communication de masse visant la sécurité. Il a dû s'occuper de documenter et préparer un mémoire sur le sujet; ensuite il a mis à l'essai certaines techniques, en tenant compte de la loi relative à l'emploi de l'ivressomètre.

M. Skoberg: Le conseiller a suivi tout le programme, autrement dit.

M. Campbell: Oui, selon nos directives.

M. Skoberg: Pourquoi des garanties ne peuvent-elles pas être obligatoires en vertu de la loi à l'étude? Je crois que c'est l'un des aspects les plus importants qui puisse préoccuper les acheteurs d'automobiles.

M. Jamieson: La loi prévoirait donc l'inspection de toute garantie émise par le fabricant?

M. Skoberg: Oui, de ce que la garantie protège. Nous lisons toutes les garanties qui sont émises et, à mon avis, c'est là une belle

[Texte]

of trying to deceive the buyer in many, many cases. The warranty excludes so many things that the public itself is not aware of.

Mr. Jamieson: We are dealing basically with safety. I suppose some of the things covered by a warranty would involve safety, but it seems to me that the nature of a warranty is a matter between the seller and the buyer. I would think that whatever legal impact it has would be enforceable in the courts, rather than in schemes under a plan.

Mr. Skoberg: On that type of an argument then we do not need any safety standards. It would still be a case between the seller and the buyer.

Mr. Jamieson: No, I do not agree with that. Different manufacturers presumably have different warranties.

Mr. Skoberg: This is the problem.

I am quite pleased to see that you are also including in the bill the control of motor vehicle exhaust. New York State has come up with a very strongly stated policy with regard to autos and exhaust. Has the department given any serious consideration to putting a time limit on pollution control on gasoline engines and autos?

Mr. Jamieson: I do not think we have gone as far as putting a time limit on. We are doing some work ourselves and watching very closely the new developments in the United States as well as some in our own country. As you know, President Nixon in a general policy statement on pollution a couple of weeks ago indicated a greatly stepped-up program in that regard. Some states have also imposed their own standards and some provinces have done the same thing. I think, the procedure for us would be to determine what is, in a sense, an acceptable standard and then impose it in relation to the new automobile. You will notice how frequently I come back to the divided jurisdiction here. Very high-level consultation with the provinces is necessary because all we can do is to ensure that the exhaust emission at the time the car is manufactured does not exceed the minimal standard. Beyond that it is up to the province to determine the condition of the car and whether that system is maintained. We would have to have companion legislation in that regard and it is the sort of thing that we are working on with the provinces.

[Interprétation]

façon de jeter de la poudre aux yeux des consommateurs, dans bien des cas. La garantie exclut de nombreux détails dont le public n'est pas au courant.

M. Jamieson: Notre principale préoccupation est la question de la sécurité. Je suppose qu'une garantie devrait concerner la sécurité d'un véhicule, mais il me semble, qu'en réalité, une garantie est une affaire à discuter entre l'acheteur et le vendeur. Je pense qu'on devrait laisser aux tribunaux le soin de régler les difficultés légales qu'une garantie peut entraîner, et non pas essayer de les prévenir au moyen de programmes spéciaux.

M. Skoberg: Si l'on part des mêmes principes, on n'aura plus besoin de normes de sécurité. Ça pourrait être une affaire qui se règle entre l'acheteur et le vendeur.

M. Jamieson: Non, je ne suis pas d'accord. Différents fabricants émettent des garanties fort différentes.

M. Skoberg: Voilà justement le problème.

Je suis très heureux de voir que vous incluez aussi dans le bill des dispositions portant sur les gaz d'échappement des véhicules automobiles. L'État de New York a adopté une attitude très ferme en ce qui concerne les gaz d'échappement des automobiles. Est-ce que le ministère a songé sérieusement à imposer un délai quant aux mesures à prendre pour restreindre la pollution causée par les moteurs à essence et les automobiles?

M. Jamieson: Je ne pense pas que nous soyons allés jusqu'à imposer un délai. Nous étudions la question cependant et nous surveillons de près la situation qui existe aux États-Unis et dans notre pays. Comme vous le savez, le président Nixon, lors d'une déclaration de principe sur la pollution, qu'il a faite il y a quelques semaines, a annoncé la mise sur pied de programmes accélérés à cet égard. Certains États américains ont imposé leurs propres normes et certaines de nos provinces ont fait de même. La procédure que nous devrions suivre serait probablement d'établir une norme acceptable et de l'imposer aux nouvelles automobiles. Encore une fois, je reviens au partage des juridictions avec les provinces. Il nous faut avoir avec les provinces des consultations au sommet, à ce sujet. En effet, tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous assurer que les gaz d'échappement de l'automobile, au moment de sa fabrication, ne dépassent pas une certaine norme. Après cela, c'est aux provinces de déterminer la condition de l'automobile et de voir si le système est bien entretenu. Il nous faut donc des lois provinciales parallèles à la nôtre: nous en discutons actuellement avec les provinces.

[Text]

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. I will go down to the bottom of the list again. I have not got back to my book yet.

The Chairman: Mr. Pringle

Mr. Pringle: Mr. Jamieson in his remarks referred to the fact that there were some gray areas and he mentioned tractors as one. We probably have more deaths in tractor accidents out in the West—I am not sure about the East—than in any other type of farm accident. It seems to me that if studies could be made with regard to safety factors on tractors this would be exceptionally beneficial to the people. I know that some research is being done, but I would hope that it might be included.

We also have the matter of motorbikes, dune buggies and small cars. A lot of these are made by the people themselves and put together and used. It was our understanding when we were discussing it this morning that this will not be covered in the Act. I seems to me that this is a very vital and important clause that should be included in the Act. It says:

(d) "manufacturer" means a person engaged in the business of manufacturing motor vehicles;

Has the Minister given any thought to including homemade motor vehicles, whether they be bikes or automobiles and so on, so that sometime in the future you would not have to come back with an amendment.

• 1655

Mr. Jamieson: We have been giving a good deal of thought to it, Mr. Pringle, primarily with the federal-provincial committee. Here once again it would be extremely difficult, and I would suggest indeed impossible, for us as a federal government to police every individual, let us say, in Abbotsford, British Columbia, or in St. John's, Newfoundland, who wants to put together some weird kind of a vehicle. It does not appear to be something that could effectively come under federal jurisdiction. This is why our definition is worded as it is.

(f) "motor vehicle" means any vehicle designed to be driven or drawn on roads by any means other than muscular power, but does not include any vehicle designed for running upon rails;

[Interpretation]

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Voulez-vous remettre mon nom au bas de la liste? Je reviendrai plus tard.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Dans ses remarques, M. Jamieson a fait allusion au fait qu'il y a encore des zones assez obscures et il a mentionné les tracteurs comme exemple. Il y a probablement plus de morts causées par les tracteurs dans l'Ouest du Canada que par n'importe quel autre genre d'accidents qui se produisent sur les fermes. J'en suis moins sûr à propos de l'Est du pays. Toutefois, je pense qu'il serait extrêmement bénéfique de faire des études sur les facteurs de sécurité des tracteurs; je sais qu'on a entrepris des études là-dessus, mais j'aimerais qu'on prête une attention toute particulière au cas de tracteurs.

Il y a aussi la question des motocyclettes des «dune buggies» et des petites voitures. Plusieurs personnes les fabriquent elles-mêmes pour pouvoir les utiliser par la suite. Or, lorsque nous en discutons ce matin, j'ai cru comprendre que les motocyclettes et les petites voitures n'entraient pas sous le coup de la loi. Il me semble pourtant que nous aurions là le sujet d'un article extrêmement important. La Loi dit:

(d) «fabricant» désigne une personne dont l'entreprise consiste à fabriquer des véhicules automobiles;»

Monsieur le ministre, avez-vous pensé à inclure ces véhicules automobiles maison quels qu'ils soient, dans un article de Loi? Ainsi, vous n'auriez pas à modifier la Loi plus tard.

M. Jamieson: Nous avons bien pensé à cela, monsieur Pringle, surtout au sein du comité fédéral provincial. Encore une fois, il sera extrêmement difficile, et je dirais même impossible, pour nous du gouvernement fédéral, de surveiller les gens qui, à Abbotsford en Colombie-Britannique ou à Saint-Jean de Terre-Neuve, par exemple, décident de construire un véhicule quelconque. Ce n'aurait pas pu tomber efficacement sous le coup de la Loi fédérale. C'est pourquoi notre définition est la suivante:

(f) «véhicule automobile» désigne tout véhicule conçu pour être conduit ou tiré sur les routes par d'autres moyens que la force musculaire, mais ne comprend aucun véhicule conçu pour rouler sur des rails;»

[Texte]

We cut that last part out. It is designed to be driven on roads.

Now I do not know how we could really cover this in the case of these individuals. Mr. Campbell might have some suggestions, or might at least give you some of the background as to why we excluded these from the legislation.

Mr. Pringle: Well are we to understand that at some point in the future all vehicles will require a safety mark placed somewhere on the vehicle to indicate that it has passed the necessary inspection.

Mr. Jamieson: Yes. I guess I am not exaggerating by saying the vast majority of the vehicles. But let me pose this problem: You could go to a dealer tomorrow or directly to the manufacturer and you could get an automobile which in every sense of the word conformed to the regulation, to our standard. Once you have taken it away from that point, it is conceivable that you could, for instance, rip the muffler off of it if you were one of those wild people who like a lot of noise, or you could change the tires. You could do any number of things with the vehicle.

Once it is a purchase of yours, it is then under provincial jurisdiction and only companion provincial legislation with regard to standards would really effectively cover the situation that you have outlined. The same would be true I think of some of these odd-ball vehicles to which you have referred.

Mr. Pringle: It seems to me, Mr. Chairman that, this is going to be a very vital problem.

Mr. Jamieson: It is.

Mr. Pringle: I presume you are quite hopeful that you will get the co-operation of the provinces on parallel legislation enabling you to proceed along the lines of a few unsafe cars who do a great deal of damage.

Mr. Jamieson: It comes down to the level at which the provinces and ourselves can co-operate and at the moment this has been at a very high level. They are as anxious as we are to curb and cope with this particular sort of situation. Nothing highlights it more than the so-called snowmobile. It is perfectly useful, logical and sensible both as a fun vehicle, and also in the North, as one that can be used for highly practical purposes.

We can, in consultation with the provinces, arrive at certain safety standards when it

[Interprétation]

Nous supprimons cette dernière partie. Il s'agit de véhicules conçus pour les routes.

Alors, je ne vois vraiment pas comment nous pourrions inclure ces véhicules fabriqués par de rares individus. M. Campbell aurait peut-être des suggestions à faire là-dessus ou pourrait peut-être vous donner les raisons pour lesquelles nous avons exclu ces véhicules de la Loi.

M. Pringle: Dois-je comprendre qu'à un moment donné, tous les véhicules devront porter quelque part une marque de sécurité indiquant qu'ils ont subi l'inspection exigée?

M. Jamieson: Oui. Je ne pense pas exagérer en disant que la majorité des véhicules devront porter cette marque. Laissez-moi poser le problème différemment: vous pourriez vous rendre chez un détaillant ou aller voir directement le fabricant et obtenir une automobile absolument conforme aux normes de sécurité. Une fois que l'automobile est entre vos mains, il est fort possible, si vous êtes l'une de ces personnes qui aiment le bruit, que vous enleviez le silencieux, changez les pneus ou modifiez la voiture façon ou d'une autre.

Une fois que la voiture vous appartient, ça devient une question de juridiction provinciale et seule une loi provinciale parallèle à la nôtre concernant les normes de sécurité pourrait vraiment régir les situations similaires à celle que je viens de décrire. La même chose s'appliquerait à tous ces véhicules plus ou moins étranges, dont vous venez de parler.

M. Pringle: Il me semble, monsieur le président, que ça pourrait devenir un problème vital.

M. Jamieson: C'en est un déjà.

M. Pringle: Je suppose que vous espérez fortement avoir la collaboration des provinces pour établir des lois qui vous permettraient de contrôler les quelques automobiles dangereuses qui peuvent causer de grands dommages.

M. Jamieson: La question est d'établir à quel niveau nous pouvons collaborer avec les provinces. Jusqu'à maintenant, notre collaboration s'est surtout manifestée au niveau des discussions. Les provinces sont tout aussi désireuses que nous de faire face à ce genre de situation. Il n'y a rien de plus éloquent que le cas de l'auto-neige. C'est un véhicule très utile et bien conçu, très pratique pour le Nord et très agréable comme véhicule de plaisir.

Nous pouvons, en consultation avec les provinces, établir certaines normes de sécurité

[Text]

leaves the factory. But the deaths do not occur in many instances because the vehicle is unsafe. Indeed, if you go back to your own personal experience with aircrafts, most of those do not occur because of the aircraft, they occur because of some kind of pilot error. In this case it is driver error. I think we are going to see, from my experience with the provinces, that most of them will move toward restricting the manners in which this kind of vehicle can be used.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. I want to pursue that. I imagine that we just have to hope that the provinces will take into consideration the danger of home-built private vehicles so that we will be able to have some safety measures.

Mr. Jamieson: I am sure they will.

The Chairman: Mr. McCutcheon.

Mr. McCutcheon: Thank you, Mr. Chairman.

I have one particular interest, Mr. Jamieson, and that is the so-called muscle cars. I am speaking of cars that are manufactured in Canada and in the United States with, to all intents and purposes, standard chassis and tremendous power plants. They are actually fit to be only on a drag strip. I do not see anything in the regulations which would preclude one of those vehicles having a safety standard on it with the list of things that are here. Would you care to comment on that? What is the situation? We know that the insurance companies are charging 50 per cent more for this type of vehicle. Your experts might have some theories on weight to horsepower, number of square inches of braking surface and so on.

Mr. Jamieson: I think perhaps Dr. Campbell could deal with that. I know we have had several discussions on it.

Mr. Campbell: All our safety standards will apply equally to any type of passenger car. But I think you will agree that it is not necessarily the vehicle which is unsafe but rather the manner in which it is operated.

Mr. Jamieson: The muscle is in the driver's head.

Mr. Campbell: Yes.

Mr. McCutcheon: I cannot just accept that statement 100 per cent when some domestic cars with these tremendous power plants in them and on standard chassis have maybe 100 square inches of braking surface, and proper-

[Interpretation]

dont le fabricant devra tenir compte. Cependant les accidents qui se produisent bien souvent ne sont pas dus au manque de sécurité du véhicule. Rappelez-vous vos expériences personnelles avec les avions: la plupart des accidents ne sont pas dus aux appareils, mais à la négligence des pilotes. Dans le cas de l'auto-neige, il s'agit de la négligence du conducteur. D'après mon expérience avec les provinces, je pense que la plupart d'entre elles vont essayer d'imposer des restrictions quant à l'usage de ce véhicule.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. J'aimerais continuer dans cette direction. J'imagine que nous devons tout simplement espérer que les provinces vont ensuite prendre en considération le danger que représentent les véhicules maison.

M. Jamieson: Je suis sûr qu'elles le feront.

Le président: Monsieur McCutcheon.

M. McCutcheon: Merci, monsieur le président.

Il y a un véhicule qui m'intéresse tout particulièrement, monsieur le ministre, et c'est la voiture à moteur surgonflé. Elle est fabriquée au Canada et aux États-Unis, et comporte en fait un châssis ordinaire et un moteur excessivement puissant. Elle est conçue uniquement pour la piste d'accélération. Or, je ne vois rien dans les règlements qui empêcheraient un de ces véhicules d'obtenir une marque de sécurité tout à fait normalement. Voulez-vous nous donner votre opinion à ce sujet? Quelle est la situation? Nous savons que les compagnies d'assurance élèvent leurs primes de 50 p. 100 de plus pour ce genre de véhicules. Vos experts ont peut-être certaines idées quant au rapport entre le poids et la puissance, à la surface de freinage en pouces carrés, etc. . .

M. Jamieson: Monsieur Campbell peut, je crois, traiter cette question que nous avons souvent discutée.

M. Campbell: Toutes nos normes de sécurité s'appliquent indistinctement à tous les genres de voitures particulières. Vous conviendrez, je pense, que ce n'est pas nécessairement le véhicule qui n'est pas sûr car il arrive que la façon de conduire ne le soit pas.

M. Jamieson: En d'autres termes, la sécurité dépend du chauffeur.

M. Campbell: Oui.

M. McCutcheon: Je ne puis accepter sans restriction une telle affirmation quand je vois que certaines voitures fabriquées au Canada sont mues par de véritables centrales d'énergie, sont accrochées à un châssis ordinaire et

[Texte]

ly engineered sportscars such as say, a Corvette or Ferrari, will be up in the 400 and 450 square inches of braking surface, plus discs and all the rest of it that goes into it.

Mr. Jamieson: But would these "muscle cars" so-called, conform? I doubt if they would under the circumstances you have outlined. Would they, Doctor?

The only thing I can think of happening here is that much of this upgrading, if that is the appropriate word for it, may very well take place after the car has left the manufacturer. I know that in some instances it does: somebody gets one and does a lot of this to it himself. Now that would be harder to control. But in terms of what comes from the factory, as Dr. Campbell has said, that car would have to have the mark on it and...

Mr. McCutcheon: This just brings up again the point. These vehicles are, I think you will find if you look into it, on the road today and, of course, they have been used now and the responsibility for the second-hand dealer is the province's. But I am concerned about the new ones that will be coming forth.

Mr. Campbell: If they have inadequate braking for the operating conditions under which they are permitted to be used on provincial highways, then they would be unsafe and it would come within the terms of this Bill. But the braking may be inadequate for racing conditions, that is for certain. But that would be outside the scope of this legislation because in theory they are not permitted to race on the roads in Canada.

Mr. McCutcheon: I think you are missing the point, Dr. Campbell. I am not suggesting that they are being raced. I am suggesting that they are being sold to young people in this country without adequate underpinning, and so on and so forth. I cannot see anything in this legislation that is going to prevent it in the future.

If I might, in order to get up to date on this thing, Dr. Campbell, what are your qualifications? And I am not being facetious or smart. Are you involved with the automobile business? I mean, are you an engineer or something of that sort?

Mr. Campbell: I am a civil engineer.

Mr. McCutcheon: A civil engineer.

Mr. Campbell: And I am not an automotive design expert. Mr. Young, sitting on my right,

[Interprétation]

dotées d'une superficie de freinage de quelque 100 pouces carrés, tandis que des voitures-sports comme la Corvette et la Ferrari, possèdent des freins à disque de 450 pouces carrés de superficie, sans compter tous les autres dispositifs qui entrent en ligne de compte.

M. Jamieson: Mais ces voitures prétendues racées seraient-elles conformes aux normes que vous avez énoncées? J'en doute.

La seule explication que je trouve ici, c'est que l'amélioration de la puissance—si je puis ainsi m'exprimer—est apportée par la suite, après que la voiture a quitté l'usine. Il arrive que le propriétaire bricole souvent dans sa voiture, et lui apporte des « améliorations ». Ces initiations personnelles, je l'avoue, ne sont pas faciles à contrôler. Mais les voitures qui proviennent de l'usine doivent, comme monsieur Campbell l'a dit, porter la marque et ..

M. McCutcheon: Encore, ici, nous revenons au même point. Ces voitures—regardez, vous verrez bien—sont présentement sur la route. Bien sûr, elles sont maintenant usagées et la responsabilité des détaillants de voitures d'occasion relève du gouvernement provincial. Mais j'entends surtout ici les voitures neuves qui seront bientôt lancées sur le marché.

M. Campbell: Si ces voitures n'ont pas la puissance de freinage qui convient aux conditions qu'il est permis de les utiliser sur les routes provinciales, elles ne sont pas sûres et tombent sous le coup de la Loi. Mais les freins peuvent être insuffisants pour la course. Toutefois, cette particularité n'est pas du ressort de la loi, puisqu'au Canada, il est défendu de faire la course sur les routes.

M. McCutcheon: Vous passez, je crois, à côté de la question, monsieur Campbell. Je ne dis pas qu'on fait la course avec ces véhicules, je dis qu'au Canada, on vend aux jeunes des véhicules dont l'infrastructure est trop fragile, etc .. Je ne vois rien dans le présent bill qui interdise cette coutume.

Monsieur Campbell, puis-je, sans vous froisser, vous demander quelles sont vos titres et qualités? Etes-vous liné à l'industrie de l'automobile à titre d'ingénieur?

M. Campbell: Je suis ingénieur civil.

M. McCutcheon: Ingénieur civil.

M. Campbell: Oui; et je ne suis pas spécialisé en conception de l'automobile. M. Young,

[Text]

to whom I have been whispering, is an automotive engineer and will have the responsibility for the drafting of our standards.

Mr. Jamieson: I think I could answer it from a policy point of view. If in fact a manufacturer was turning out the kind of vehicle that you described and it was over-horsepowered, if that is the word, and under-braked, then we would certainly look at introducing a regulation to eliminate that kind of car from having the stamp of approval, as it were.

Where I think the difficulty would arise is in the case of an automobile, as I mentioned a few moments ago, that does in fact meet the standards at the time it leaves the factory, but which is, I believe the word is "goosed" in terms of horsepower and so on, subsequently this would be something which, as Dr. Campbell has said, the provincial regulations would have to take care of. But I can assure you that if a vehicle is overpowered in relation to these other safety factors, then this would be something that we would be entirely competent to deal with in the regulations, and we would certainly do so.

• 1705

Mr. McCutcheon: I wonder if Mr. Young would care to comment.

Mr. Hugh Young (Automotive Safety Engineer, Department of Transport): I think we will probably see the development of standards by way of regulation which will require the performance of safety features on the car such as braking ability and so on, more commensurate with the performance of which these higher-powered cars are capable.

Mr. McCutcheon: Good.

Mr. Young: I think initially the standards will codify into law base levels of safety performance which will require compliance by your family or cooking car, so to speak. But this really, as we see now, is not where the social problem lies in that by and large the driver of the family car does not have a car to be too proud of, and the driver of the so-called muscle car possibly has bought the car with the thought in mind that it makes a bit more of a man of him. I think that there will be an immediate thrust forward into mandating safety performance requirements related to the higher performance of which some cars are capable, whether as originally equipped or as able to be modified subsequently.

Mr. McCutcheon: Thank you very much. I have just one other question for you, Mr.

[Interpretation]

à ma droite, avec qui je chuchotte de temps à autre, est ingénieur en automobile et sera chargé de rédiger nos normes.

M. Jamieson: Je crois que je puis répondre à cette question. Si un fabricant lançait effectivement sur le marché un véhicule excessivement puissant, et muni de freins insuffisants nous songerions certainement à introduire un règlement qui priverait ce genre de véhicule du sceau d'approbation.

Mais le contrôle est plus difficile, comme je l'ai dit tantôt, il s'agit d'une voiture conforme aux normes à sa sortie de l'usine, mais dont la puissance est augmentée par la suite. Comme dit M. Campbell, il incomberait alors au gouvernement provincial de parer à cette éventualité. Mais je puis vous assurer que, si un véhicule est surchargé de puissance, en fonction des autres critères de sécurité, notre règlement nous confère la compétence nécessaire pour prendre les dispositions qui s'imposent.

M. McCutcheon: M. Young a-t-il quelque chose à ajouter sur ce point?

M. Hugh Young (ingénieur en sécurité des automobiles, ministère des Transports): À mon avis, nous allons probablement voir l'établissement de normes par voie de réglementation. Elles exigeront des qualités de sécurité telles la puissance de freinage et ainsi de suite, mieux proportionnées aux performances de ces voitures de grande puissance.

M. McCutcheon: Bon.

M. Young: Nous allons tout d'abord codifier les paliers de sécurité en rapport avec la «voiture de famille».

Mais nous savons que là ne réside pas le problème social. Car le conducteur de cette voiture n'en est pas particulièrement fier tandis que celui qui conduit l'auto «superpuissante» l'a probablement achetée pour mousser sa virilité. Ainsi, nous passerons immédiatement à la codification des paliers de sécurité relatifs à la grande puissance de certains véhicules, à leur état original ou à la suite de modifications.

M. McCutcheon: Merci beaucoup. Une dernière question, monsieur le ministre. Songez

[Texte]

Minister. Do you envisage in this a program to enlarge on the concept of defensive driving?

Mr. Jamieson: Yes, indeed. That, I think, relates to what I said earlier with regard to our research into the causes of accidents and so on. It is all part of the same study and the same ongoing study, and certainly defensive driving and promotion of it would commend itself very highly. Here once again, of course, there are private agencies and there are provinces engaged in the same field so we would want to tie in with them. But really I frankly believe that the number one job, and that does not detract at all from the importance of making the automobile as safe as possible, is this whole question of the study of causes of accidents.

Mr. McCutcheon: Yes. And you mentioned establishing standards for road construction with the view to safety. Perhaps you will not wish to answer this question but it comes to me naturally. Will your financial participation, that is, federal, be increased when we establish these standards for road construction?

Mr. Jamieson: It conceivably could be. We, as you probably know, set down standards for the Trans-Canada Highway which was a road in which we had a large financial contribution. I have discussed this with the responsible ministers at the provincial level. In Ontario, for example, I am very much impressed by the grasp they have of this already. But they admit like us that some of the traditional concepts of what constituted a good road are not turning out to be the case. Highway 401, I believe, is a case in point. By all the acceptable standards in theory, it should be an extremely safe road, yet it has a fair number of accidents.

Mr. McCutcheon: You bet your life.

Mr. Jamieson: It is this kind of thing that we really want to try to get at; it may be that it is something altogether different from what we are now thinking about.

Mr. McCutcheon: Thank you, Mr. Minister. I apologize, Mr. Chairman, for taking so much time.

The Chairman: That is quite alright, Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Tout à l'heure, vous avez parlé de conférences fédérales-provinciales, et il semble que votre préoccupation première est de savoir comment cela pourra s'arranger avec les provinces. Pensez-vous qu'il y aura

[Interprétation]

vous à intégrer à ces dispositions un programme visant à l'élaboration du concept de la conduite préventive?

M. Jamieson: Oui, sans doute. C'est, je crois, un corollaire de notre recherche sur les causes des accidents.

Des agences privées et certaines provinces se sont également engagées dans ce même domaine et nous aimerions nous liguier avec elles. Il est très important de rendre l'automobile aussi sûre que possible, mais notre tâche première est encore de rechercher les causes des accidents.

M. McCutcheon: Oui. Vous avez parlé de l'établissement de normes en vue de la construction de routes sûres. Quand ces normes seront arrêtées, la participation financière du gouvernement fédéral à la construction de routes sera-t-elle augmentée?

M. Jamieson: Présument. Comme vous le savez sans doute, nous avons établi des normes pour la construction de la route transcanadienne et nous y avons apporté un appui financier appréciable. J'en ai parlé avec les ministres compétents des gouvernements provinciaux. J'ai été surpris de voir comme certaines provinces, l'Ontario, par exemple, saisissait bien le problème. Mais toutes les provinces conviennent que nos concepts d'une «route sûre» sont erronés. On jurerait, n'est-ce pas, que la route 401 est une route sûre; elle devrait l'être en vertu de toutes les normes. Pourtant, nombre d'accidents s'y produisent.

M. McCutcheon: Vous l'avez dit.

M. Jamieson: C'est justement le genre de problème que nous tâchons de résoudre et la solution est peut-être toute autre que celle que nous imaginons.

M. McCutcheon: Merci, monsieur le ministre, et je m'excuse, monsieur le président, d'avoir pris tant de temps.

Le président: De rien, monsieur. Monsieur Guay.

Mr. Guay: A little while ago you mentioned federal-provincial conferences, and it seems to me that you should concern yourself primarily with the means of dealing on this with the provinces. Do you think there will

[Text]

réticence de la part des provinces, par exemple à uniformiser les normes de construction de routes ou encore la signalisation? La réticence semble-t-elle dominer ou si vous prévoyez, lors des conférences fédérales-provinciales à venir, la possibilité d'une collaboration pleine et entière?

Mr. Jamieson: I think there will be a high level of co-operation. The reluctance is not because of any lack of concern over safety. The reluctance in terms of uniform standards is primarily a financial one. The matter is how many dollars and cents there are. Of course, some provinces are committed to large road programs of a particular level and just do not seem to be able to see their way clear to build them to a higher level. This is a very, very real problem. On matters such as signs and standards of, for instance, the automobile itself, what kind of condition it ought to be in, I do not see any problem at all. I think we have had a singularly remarkable degree of co-operation.

M. Guay (Lévis): Monsieur le ministre, au début de l'après-midi, je posais des questions à M. Campbell et je pensais au nombre de véhicules qui sont importés ou fabriqués ici. Il ne semble pas y avoir de problèmes sauf pour les voitures venant de quelques pays d'Europe et qui ne se conforment pas aux normes mais qui seront obligées de le faire, du moins les voitures vendues pour la première fois. Mais pensez-vous qu'il sera possible d'établir une réglementation pour la voiture d'occasion, en collaboration avec les provinces? Après trois ans, peut-on considérer qu'une voiture n'est plus neuve? On a déjà discuté de la question au comité de la justice. Ne pourra-t-on pas éliminer un grand nombre de ces voitures d'occasion à cause du coût prohibitif de remise en état?

Mr. Jamieson: Here again, as I suspect Dr. Campbell answered, we are talking primarily in terms of provincial jurisdiction and a great many provinces are moving now to strengthen very much their used car regulations. I think in most provinces you do not get a relicensing automatically after the car is three years old; it has to go in at some point and be recertified in effect. I have no doubt, from my conversations with the provincial ministers, that these used car regulations will be stiffened very much in the future because I think they realize that unless the whole thing is going to become something of a farce that they have to do that, not only with regard to safety, but with regard to pollution and all the other problems that the automotive age creates.

[Interpretation]

be reticence on the part of the provinces, either in securing uniform standards for highway construction or for signs and signals?

Is reticence apparent, or do you anticipate a full measure of cooperation during these federal-provincial conferences?

M. Jamieson: Je m'attends à une étroite collaboration. Ce n'est pas la sécurité qui fait l'objet des hésitations, mais plutôt l'aspect financier. Certaines provinces sont déjà engagées dans de vastes programmes routiers, d'un certain niveau et ne trouvent pas le moyen de les réaliser à un niveau supérieur. C'est un problème d'actualité. Quant aux signaux routiers, aux normes et à l'état même de l'automobile, je ne vois aucune difficulté. On nous a déjà accordé une collaboration appréciable.

Mr. Guay (Lévis): A little while ago, Mr. Minister, at the beginning of the afternoon I was putting this question to Mr. Campbell and I was thinking primarily of the number of vehicles which are imported or made here. There does not seem to be any problem except for some European countries which are not in line with the requirements and which will have to fall in line, at least for cars sold for the first time. Do you think it will be possible to establish regulations in co-operation with the provinces with respect to second-hand cars? After three years, can it be said that car is no more a new car? This question came up at the Justice and Legal Affairs Committee. Could we not eliminate a great many of these second-hand cars because of the cost of putting them back into shape?

M. Jamieson: Ici encore, monsieur Campbell a, je crois, déjà répondu à cette question. Nous sommes en pleine compétence provinciale et plusieurs provinces resserront présentement leurs règlements concernant les voitures d'occasion. Dans la plupart des provinces, le renouvellement du permis n'est pas automatique quand l'automobile a plus de trois ans. Il faut obtenir un certificat. Les règlements concernant les voitures usagées et mes pourparlers avec les ministres provinciaux ne me laissent aucun doute sur ce point, seront resserrés appréciablement d'ici peu. On se rend compte que ces mesures s'imposent. Autrement, le règlement deviendra une force. En effet, il n'y a pas que la sécurité en cause, il y a aussi la pollution et tous les autres problèmes que suscite l'âge de l'automobile.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Monsieur le ministre, quelle est la proportion des véhicules neufs et des voitures d'occasion qui sont encore sur le marché?

Mr. Jamieson: I do not know whether there is a hard and fast statistic on that because you would have to get a definition in the first instance of what constitutes a new car as opposed to a used car, in other words if we are talking about one-driver cars...

M. Guay (Lévis): Si la limite est de trois ans: une automobile ayant moins de trois ans d'usure est considérée comme neuve, quelle est cette proportion? Pour étudier les règlements que vous voulez édicter, il faut tout de même savoir approximativement à quelle partie du domaine de l'automobile cela s'applique.

Mr. Jamieson: In so far as our regulations are concerned, it would only apply to a brand new car coming from the manufacturer. For our purposes if it is a month old, that is in terms of the owner, it is no longer a new car. The other is very much a matter, I would think, of subjective judgment. We may have the statistics and I will ask Dr. Campbell this in a moment. You can have a car, of course, which is 10 years old and in far better shape if it has been driven by your old Aunt Biddy, than one which is a year old if it has been driven by my son. So you know here again it is a very subjective kind of thing. Dr. Campbell, do you have any statistics on the ages of various cars? Is there anything like that available?

• 1715

Mr. Campbell: I am sure we could provide you with the distribution of the ages of vehicles in Canada. I think you can assume that a vehicle life is about 10 years; therefore, less than 10 per cent of the vehicles are more than 10 years old.

M. Guay (Lévis): Monsieur Campbell, vous devez savoir combien de véhicules neufs sont mis en marché chaque année, et combien il y a de voitures en tout; je pense qu'il est assez simple de se procurer ces chiffres au moyen de l'enregistrement des véhicules.

Mr. Jamieson: We will be glad to get that for you, Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Alright.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Very briefly, Mr. Chairman, because Mr. Pringle touched on most of the

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Minister, what is the proportion of new cars with respect to used cars?

M. Jamieson: J'ignore si la statistique peut nous fixer sur ce point, car il nous faudrait d'abord définir ce qu'est une auto neuve, ce qu'est une auto d'occasion. En d'autres termes, si nous entendons...

Mr. Guay (Lévis): Assuming the limit to be three years, car less than three years old would be considered new in this connotation, what would be the proportion? If we are to study proposed regulations in this field, we have to know approximately what this proportion is.

M. Jamieson: Selon nos règlements, l'auto neuve est celle qui sort de l'usine. Si le propriétaire l'a eu en sa possession depuis un mois, elle n'est déjà plus neuve. Quant aux voitures d'occasion, leur âge est une question bien subjective. Nous avons peut-être des données à ce sujet; je vais le demander à l'instant au Docteur Campbell. Une auto de dix ans peut fort bien être en meilleur état, si c'est tante Antoinette qui l'a conduite, que celle que mon fils conduit depuis un an seulement. C'est une question très subjective. Monsieur Campbell, avez-vous des données relatives à l'âge des différentes voitures?

M. Campbell: Nous pouvons, j'en suis sûr, vous procurer ce renseignement sur les automobiles du Canada. Vous pouvez considérer comme acquis que la vie d'une automobile est de 10 ans. Présentement, moins de 10 p. 100 des véhicules ont plus de 10 ans.

Mr. Guay (Lévis): But surely, Dr. Campbell, you know how many new cars are sold every year, and how many there are all in all. It should be rather easy to get these figures from the Registration and Licensing Office.

M. Jamieson: Oui. Nous serons heureux de vous obtenir ces renseignements, monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Très bien.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Une petite question seulement, car M. Pringle les a toutes épuisées. Il s'agit

[Text]

questions. It has to do with the item in the description of manufacturer, I believe on page 2. Mr. Pringle was discussing dune buggies, and we have HEV and jiggers and bugs and all kinds of vehicles now on the highways that are licensed. The question that I would like to pose to the Minister is the following one.

The manufacturer, and I understand from the previous answers that were given, is an individual or a corporation who sets out more than one unit, I think it has multiplicity of the product, classifies the individual as a manufacturer. A lot of these people who are in the manufacturing of motor vehicles are also supplying the consumers with a complete kit, that eventually becomes a vehicle under this Act, of all new components that are assembled at the individual's taste. Will this regulation be wide enough to encompass this type of vehicle that will be on our roads?

Mr. Jamieson: I would not expect so. A kind of do-it-yourself car would not in my judgment be one that we could control because, of course, you could not, apart from everything else, control the capacity or the ability of the person who put all the nuts and bolts together. Where there might be some salutary effect of this legislation would be in that the components, if they were indeed by a manufacturer who also manufactured automobiles, would as individual components meet the standards.

Again, to fall back as I said on my own kind of experience, I would not want to certify anything that I had put together as being first class, but, on the other hand, someone else might be able to do it very well. I do not know how extensive that is. I do not know how many of these kits there are.

Mr. Trudel: Mr. Minister, I agree it is just starting. It is something that is just starting, but the extent of this ranges high: some of the kits on the market today are as high as \$65,000.

Mr. Jamieson. I see.

Mr. Trudel: This is something that is not extensive at the present time but it may become very large.

Mr. Jamieson: A kind of build your own Rolls Royce.

Mr. Trudel: No. They are special types of vehicles and they are not an ordinary passenger car.

Mr. Jamieson: Well here again, Mr. Trudel, I think the answer would have to be within the provincial jurisdiction. In other words, if

[Interpretation]

de la description du «fabricant», à la page 2, je crois. M. Pringle parlait des *dune buggies* qui s'ajoutent aux *HEV*, aux *jiggers*, aux *bugs* et à toutes sortes de véhicules qui sont maintenant autorisés à circuler sur les grand-routes.

Si j'ai bien saisi «le fabricant», est la personne ou l'entreprise qui fabrique plus d'une unité.

Nombre d'entre eux offrent aussi, en pièces détachés, des véhicules qui, éventuellement, tombent sous le coup de la Loi, lorsqu'ils sont montés. Le présent règlement saura-t-il assujettir ce genre de véhicules qui circuleront sur nos routes?

M. Jamieson: J'en doute. Nous ne saurions contrôler ces véhicules qu'une personne assemble elle même, car comment nous faire une idée de ses attitudes mécaniques. Mais d'autre part, si ces pièces détachées viennent effectivement d'un fabricant d'automobiles, elles doivent également répondre aux normes.

Mais je ne voudrais pas, quant à moi, certifier une machine que j'aurais assemblée moi-même, bien que d'autres pourraient sans doute en monter très correctement.

M. Trudel: Monsieur le ministre, je sais que cette industrie n'en est qu'à ses débuts, mais elle est déjà appréciable, puisque certains se vendent jusqu'à \$65,000.

M. Jamieson: Je vois.

M. Trudel: Elle n'est pas importante encore, mais elle peut le devenir.

M. Jamieson: Une espèce de *Rolls Royce* qu'on assemble soi-même, quoi!

M. Trudel: Non, il ne s'agit pas de voitures ordinaires: ce sont des véhicules spéciaux.

M. Jamieson: Ici encore, ce domaine relève, je crois, de la compétence provinciale. Si quelqu'un construit un véhicule de ce genre,

[Texte]

somebody builds a car like that, whether it is \$6,500 or \$65,000 or whatever, then it would have to be certified as being safe under some kind of provincial law because I do not know how we could do it federally.

Mr. Trudel: In other words, the regulation as to the licensing would be the deterrent or would be the escape hatch where you could control, but not under this regulation.

Mr. Jamieson: That is right.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Le Conseil canadien de la sécurité routière se préoccupe, je crois, de ce que les véhicules automobiles soient inspectés chaque année. C'est du domaine provincial, mais elles-mêmes, à leur dernière rencontre avec ceux qui étaient intéressés au problème, suggéraient que le gouvernement fédéral s'en occupe, et que toutes les provinces aient un système semblable à celui que la Nouvelle-Écosse a adopté en 1967. Ne pourrait-on pas inclure dans la présente loi des mesures concernant l'inspection périodique des automobiles?

• 1720

Mr. Jamieson: I would doubt it, Mr. Portelance. One of the dangers I think with the mechanism you are speaking of is that we would indicate that the National Automobile Association, or whatever it is, would be as a federal chartered group capable of inspecting and certifying used cars. Is that what they are suggesting?

Mr. Portelance: They do not care, apparently, who is doing the inspection, but they want it to be done. In Nova Scotia, it is in their statutes, they have a way to do it, every car, every vehicle has to be inspected yearly.

Mr. Jamieson: Again, I think that this would have to be done by the provincial legislatures. At the present time I see no federal law under which this could be done.

Mr. Portelance: Would the provinces object to the federal authority getting into that field, because they are not. Most of the vehicles that have accidents, according to the statistics, are used cars, not new cars.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Portelance: In Toronto, for example, out of 100 cars inspected in 1969,

Je vais le lire en français tel que c'est écrit:

[Interprétation]

qu'il coûte \$6,500 ou \$75,000, il faudrait qu'il puisse être certifié «sûr» en vertu d'une loi provinciale, car je ne vois pas comment nous pourrions le faire au palier fédéral.

M. Trudel: En d'autres termes, on pourrait maîtriser la situation par l'émission de la plaque d'immatriculation ou du permis, mais non en vertu du présent bill.

M. Jamieson: Précisément.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: The National Safety Council would favor a yearly inspection of all vehicles. This is provincial, I know, but the provinces themselves, at their last meeting, with those concerned with the problem, suggested that this be done by the federal and that all provinces should adopt a system like that adopted by Nova Scotia in 1967. Could we not include in the present legislation a clause concerning the periodical inspection of automobiles?

M. Jamieson: J'en doute, monsieur Portelance. Ce serait reconnaître que l'Association nationale des automobiles, ou qu'importe son nom, est une association dotée d'une charte fédérale l'autorisant à inspecter et à certifier les voitures d'occasion. Est-ce là ce que vous proposez?

M. Portelance: Peu leur importe qui fera l'inspection, pourvu qu'elle se fasse. En Nouvelle-Écosse, la loi décrète que les automobiles doivent être inspectées chaque année.

M. Jamieson: Encore une fois, c'est un domaine qui relève de la compétence provinciale. Je ne vois aucune loi fédérale en vertu de laquelle ou pourrait faire cet inspection.

M. Portelance: Les provinces s'opposeraient-elles à ce que le gouvernement fédéral s'engage dans ce domaine? Si on en croit la statistique, la plupart des accidents sont attribuables à des autos usagées.

M. Jamieson: Oui.

M. Portelance: A Toronto, par exemple, sur 100 automobiles qui ont été inspectées en 1969:

Now I will say it in French because this is how it is written:

[Text]

Les roues avaient besoin d'alignement dans 83 p. 100 des cas; 78 p. 100 des voitures avaient besoin d'une mise au point; le système de refroidissement était défectueux dans 72 p. 100 des cas; 61 p. 100 des voitures avaient des troubles d'éclairage; 51 p. 100 des systèmes de freinage avaient besoin d'entretien et 49 p. 100 des véhicules avaient des troubles de direction et de suspension.

Alors, ce qui veut dire que beaucoup de véhicules qui sont sur la route, surtout les véhicules usagés, sont justement cause d'accidents. Et je crois que cela pourrait peut-être relever du gouvernement fédéral, pour autant que les provinces acceptent notre offre de collaboration dans ce domaine.

Mr. Jamieson: I do not want to get into a terribly involved constitutional issue here. It is possible for the federal government to delegate some of its powers to a province. As I understand it, and Mr. Fortier will correct me, it is not possible for a province to delegate some of its powers to the federal government.

Mr. Fortier: That is right Mr. Jamieson, and may I add that in so far as the federal jurisdiction on this point is concerned, we have jurisdiction in the federal field in so far as it affects the subject matter of international commerce, international transport or interprovincial transport, or importation or exportation. That is why in this Bill we refer to the automobile manufacturers having to comply with our standard. The standard is the property of the Crown. In addition to that we can provide by legislation that an automobile which does not comply with our standards cannot be transported interprovincially or internationally nor can it be imported into Canada without having the standards imposed. We have legislative authority in that field, but I doubt very much that our jurisdiction would extend over a matter of inspection. That is exclusively a subject matter which comes under provincial legislation.

Mr. Portelance: I cannot see why a province would do all they can to enforce this legislation while other provinces are not doing anything about it.

Mr. Jamieson: On that point, I have no doubt that all of the provinces will move toward, as I mentioned a few moments ago, tighter regulation with regard to used cars. They have all indicated to me that they are conscious of these statistics, and of the nature of the problem.

What we can do through our research and our continuing liaison with the provinces is

[Interpretation]

Wheels needed to be aligned in 83 per cent of the cases; 78 per cent of vehicles needed tuning up; the cooling system was defective in 72 per cent; 61 per cent of the vehicles had lighting problems; 51 per cent of the braking systems needed maintenance; 49 per cent of the vehicles had steering and suspension problems.

This amounts to say that a great many vehicles on the road, used cars particularly, are causing accidents, and I think that this could come under federal jurisdiction, provided the provinces agree to cooperate with the federal in this field.

M. Jamieson: Je ne veux pas m'engager ici dans les complexités constitutionnelles. Mais s'il est possible pour le gouvernement fédéral de déléguer aux provinces une partie de ses pouvoirs—M. Fortier pourra me reprendre si je fais erreur—les provinces ne peuvent pas déléguer une partie des leurs au gouvernement fédéral.

M. Fortier: C'est exact, monsieur Jamieson, et j'ajoute sur ce point que le gouvernement fédéral a compétence dans le commerce international, le transport international ou interprovincial, l'exportation ou l'importation. C'est pourquoi le présent bill stipule que les fabricants d'automobiles doivent se conformer à notre norme. La norme est la propriété de la Couronne. Nous pouvons en outre prévoir par mesure législative qu'une automobile qui n'est pas conforme à nos normes ne peut être transportée entre les provinces ou entre les pays et ne peut être importée au Canada. Nous avons dans ce domaine la compétence législative, mais je doute toutefois que notre compétence s'étende à l'inspection, qui relève exclusivement du gouvernement provincial.

M. Portelance: Pourquoi une province ferait-elle tout en son pouvoir pour appliquer ce projet de loi tandis que d'autres s'en désintéresseraient totalement?

M. Jamieson: Sur ce point, je suis assuré que toutes les provinces, resserreront leurs règlements concernant les voitures usagées. Toutes m'ont confié qu'elles étaient fort conscientes du problème.

Mais nos recherches et nos rapports avec les provinces nous permettront de leur signa-

[Texte]

point certain facts out to them and in a sense suggest to them that they ought to standardize their used car inspection. However, it would still be the responsibility of the province to carry out that inspection, because of course, it would be too unwieldly an operation in terms of the federal government even if all of the constitutional problems could be removed. This can be far better and effectively done within each individual province, but I agree with you that the idea of periodic inspections—whether one year is adequate I am not in a position to judge, but more periodic inspections—before licensing than exist now in some provinces would be desirable as a safety measure.

Mr. Portelance: Will this new department co-operate with the Canada Safety Council.

Mr. Jamieson: Indeed.

1725

Mr. Portelance: Would they have an open mind for suggestions or should we also ask them what they think of it?

Mr. Jamieson: Indeed, and any other group that is interested. Perhaps one of the useful purposes we can serve is to bring most of these organizations together in a more concerted effort than sometimes exist now.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes. Thank you Mr. Chairman. Mr. Minister, I do not want to go over what I mentioned before about the rubber splash guards, but I would like to have some assurance that you will have your officials look into the seriousness of the matter, so it would be possibly on the list for the future.

Mr. Jamieson: We would be glad to look at that. I expect—perhaps Dr. Campbell would have a scientific answer—that a rubber splashguard is more something which can be attached to a vehicle by the owner after purchase. It might be argued that it is not an integral part of the automobile, but I am not sure why. It seems to me that you are quite right, I have had the experience myself, and I do not know why these things were abandoned from general use throughout the country. Perhaps Dr. Campbell knows.

Mr. Campbell: There has been some research done on this at the Road Research Laboratory in the United Kingdom, and their studies indicate that these rubber flaps are not particularly effective in reducing the amount of spray on your windshield.

21502—6

[Interprétation]

ler certains faits qui les aideront à normaliser l'inspection des voitures usagées. Cependant, cette inspection incombera à la province, car il serait impossible au gouvernement fédéral d'en prendre la responsabilité même si elle ne soulevait aucun problème constitutionnel. La province est en mesure de faire un meilleur examen, mais je pense, comme vous, qu'une inspection périodique des autos usagées s'impose à titre de mesure de sécurité, avant le renouvellement du permis, comme cela se fait déjà dans certaines provinces.

M. Portelance: Le nouveau service collaborera-t-il avec le Conseil de sécurité routière du Canada?

M. Jamieson: Certainement.

M. Portelance: Acceptera-t-il des suggestions ou devons-nous lui demander son opinion?

M. Jamieson: Certainement, de la part de tout groupe qui s'intéresse à cette question. Notre rôle le plus utile sera peut-être de coordonner le travail de ces divers organismes.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Au sujet des pare-boues, monsieur le ministre, vous verrez n'est-ce pas, à ce que vos fonctionnaires étudient la question?

M. Jamieson: Nous serons heureux de le faire. M. Campbell aurait peut-être une réponse plus scientifique à cet égard, mais j'imagine qu'un pare-boue en caoutchouc est un dispositif que le propriétaire peut fixer lui-même à sa voiture. On peut soutenir que ce n'en est pas vraiment une partie intégrante. Mais j'ignore pourquoi. Je sais que vous avez parfaitement raison, mais je ne sais pas pourquoi les fabricants ont cessé d'en fixer aux garde-boue. Peut-être M. Campbell le sait-il?

M. Campbell: Selon les recherches du *Road Research Laboratory* du Royaume-Uni, ces pare-boue ne sont vraiment pas efficaces, et ils ne réduisent pas appréciablement l'éclaboussement du pare-brise.

[Text]

Mr. Rock: I disagree completely. Possibly if you had small flaps it might be so, but depending on how wide they are and whether they reach close to the road itself, they are effective. If they are seven inches above ground level possibly they are not. I would appreciate your looking into this again, because in the nineteen fifties most of the cars were not being splashed as they are today. In the nineteen fifties there was no such thing as a window-washer in a car. In other words no one had to wash the window. These days they have to wash the window. Why? Because there are no splash guards.

Mr. Skoberg: It is the salt.

Mr. Rock: No, they had salt in those days, too. In 1952 they were pouring salt all over the streets. I was on City Council in those days, and our Council had to buy so much salt to mix with the sand and so on.

Mr. Horner: Traffic was not as dense.

Mr. Rock: In certain areas it was, in the cities it was.

An hon. Member: Not quite as dense.

Mr. Jamieson: Maybe we have short memories, too. Maybe it was pretty bad, and we do not even remember it any more. I do not know.

Mr. Rock: It was because we had to build highways because of that, in different areas.

The other thing is that for the past seven years there have been some people inquiring—at that time it was not your Department, involved—why bicycles have no serial numbers. Police departments have inquired. Bicycles manufactured in Canada have serial numbers and most of those imported have no serial numbers. They wanted a regulation by the federal government because importation is through the federal government. At the time I was looking into this, I referred these cases to the Department of Trade and Commerce and other departments, and nothing actually was done. As this is a vehicle act, I thought possibly you would look into that. I know most serial numbers are for motors, but still we have a great importation of bicycles, and police departments have a hard time finding stolen bicycles because there are no serial numbers.

Mr. Jamieson: I think it is a useful exploration to see whether it can be done internationally or by agreement of some kind. Of course, we specifically exclude bicycles from this Act because I assume they would be

[Interpretation]

M. Rock: Je suis tout à fait en désaccord. S'ils sont tout petits, peut-être, ou s'ils sont trop élevés, à sept ou huit pouces du sol. Mais je vous saurais gré de bien vouloir étudier cette question, car au cours des années '50, les automobiles n'étaient pas éclaboussées comme elles le sont aujourd'hui. Il n'y avait pas un seul lave-glace, car personne n'avait à laver son pare-brise. Pourquoi? Parce qu'il y avait des pare-boue.

M. Skoberg: C'est à cause du sel.

M. Rock: Non. Il y avait du sel dans ce temps-là. Je faisais partie du conseil municipal, et nous en achetions pour le mélanger au sable que nous étendions dans les rues.

M. Horner: La circulation n'était pas aussi intense.

M. Rock: Elle l'était dans certaines régions dans les villes par exemple.

Une voix: Pas autant, tout de même.

M. Jamieson: Nous avons peut-être la mémoire courte.

M. Rock: Nous avons dû construire des grand-routes, à cause de cela justement.

Autre chose, depuis sept ans environ, des gens demandent pourquoi les bicyclettes n'ont plus de numéro de série. La police a posé la question. Les bicyclettes fabriquées au Canada ont un numéro de série, mais la plupart des bicyclettes importées n'en ont pas. On demande un règlement au gouvernement fédéral car c'est de lui que relève l'importation. J'ai déferé ces cas au ministère de l'Industrie et du Commerce et à certains autres ministères qui n'ont pas donné suite à ma demande. J'ai cru que vous pourriez peut-être traiter la question en vertu du bill concernant les véhicules. Je sais que ces numéros sont réservés habituellement aux véhicules à moteur, mais nous importons beaucoup de bicyclettes, et les services de police ont de la difficulté à trouver des bicyclettes volées, vu qu'il n'y a pas de numéro de série.

M. Jamieson: Il convient de voir si nous pouvons recourir ici à un règlement sur le plan international ou à un accord quelconque. Bien sûr, les bicyclettes sont exclues du présent projet de loi car ce ne sont pas des

[Texte]

described as muscular power. Any time I have been on a bicycle is has been bloody well muscular power.

Mr. Rock: Yes. I am sorry to hear that because of this fact it is out.

Mr. Jamieson: It is out of the Bill, but we will make a note—it might be something for Trade and Commerce—as to why. I do not recall ever having had representations from provincial police authorities on this matter, but we will look into it Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, we are all interested in this question of pollution, and we were talking about devices to be used on cars to extract the pollutants. Is your Department or any department of government doing any research with regard to types of gasolines that would not contain as much pollutant. We had Mr. Greene today talking about the phosphates. Is there any research going on with regard to taking some of these pollutants out of gasoline?

p. 1730

Mr. Jamieson: The National Research Council is doing some work on this and, of course, extensive work is under way in the United States, as well as in other countries. I can refer to President Nixon's report of about two weeks ago wherein it is reported that the United States have now financed a very extensive study into the creation of lead-free gasolines. I am told that lead is one of the major culprits in this regard. So, we are doing some work and I am sure this will be stepped up. The petroleum industry has also been doing work, and will do more, in this particular field because it is obviously to their advantage to do so.

In the same related field, work is also going on with respect to better exhaust systems. Members may be interested to know, Mr. Chairman, that work in this area is going on in Ottawa right now. We have cars that are equipped with a device. Incidentally, it is a Canadian invention. I am not able yet, and I do not think anybody is, to pass judgment on how effective it is, but in the first instance it is as impressive enough to justify a combined DOT-NRC test. So, there are vehicles which are using this and there is no question about it in the control tests I saw that it dramatically reduces the amount of fumes, the amount of exhaust. We are working on both these things.

21502—6½

[Interprétation]

véhicules à moteur. Je m'en suis rendu compte chaque fois que j'en ai enfourché une. Les muscles, voilà le moteur.

M. Rock: Je regrette, car alors, la question est exclue.

M. Jamieson: Du projet de loi, oui. Mais j'en prends note; peut-être le ministère du Commerce y peut-il quelque chose. Je ne me souviens pas d'avoir reçu des observations de la part des services de police, mais je vais explorer la question, monsieur Rock.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, nous nous intéressons tous à la pollution, et nous avons parlé des dispositifs qui pourraient être fixés aux automobiles pour extraire les polluants. Est-ce que votre ministère ou un autre ministère du gouvernement fait des recherches pour trouver de l'essence qui contiendrait moins de substances polluantes? M. Green a parlé aujourd'hui des phosphates. Fait-on des recherches en vue de supprimer certains polluants que renferme l'essence?

M. Jamieson: Le Conseil national des recherches étudie cette question. Les États-Unis et beaucoup d'autres pays effectuent des recherches poussées à cet égard. Le rapport du président Nixon d'il y a quelques semaines indique que les États-Unis font une étude très approfondie sur la possibilité de produire des essences libres de plomb et je suis persuadé que cette tendance vers les recherches poussées va se poursuivre. L'industrie du pétrole s'est aussi lancée dans ce domaine de la recherche, car c'est évidemment à son avantage.

Dans la même sphère d'activité, on travaille à perfectionner les systèmes d'échappement. À l'heure actuelle, on fait des recherches à cet égard ici même à Ottawa. Certaines de nos automobiles sont équipées d'un dispositif d'essai qui est une invention canadienne. Personne toutefois ne peut encore juger de son efficacité. Cette invention nous a tellement impressionnés que nous en faisons l'essai conjointement avec le Conseil national des recherches. Il ne fait aucun doute que les essais que nous avons faits indiquent une réduction sensible des gaz délétères. C'est sur ces deux aspects que nous travaillons actuellement.

[Text]

Then, of course, there is a third field, which is the creation of a different kind of power plant altogether for the automobile. I take it the problem there is not one of technology. To some extent they know how to do this. It is a matter of cost.

Mr. Howe: In the same area of research that Mr. Rock mentioned with regard to the spray that comes back from the salt, what research is being done with regard to other types of chemicals that might be used on the highways in place of salt to melt the snow and make them safer?

Mr. Jamieson: At the moment this is not within our purview—at least I do not believe it is—although Dr. Campbell may have some background knowledge on it. I know that a number of different chemicals are being constantly tested by the automotive industry, and especially by the provincial departments of highways and the state departments in the United States because the erosion problem is very considerable. I would defer to Dr. Campbell if he has anything he might add on this question.

Mr. Campbell: No satisfactory substitute for common NaCl salt has yet been found. Some tests have been run using urea but the cost is about 20 times as great as common salt. There does not seem to be any prospect that an economical substitute for salt will become available in the near future.

Mr. Howe: I have another question which relates to the question I asked you about snowmobiles. Has any consideration been given to bringing some of the snowmobile manufacturers before us?

Mr. Jamieson: I presume the Chairman is prepared to hear any witnesses who may wish to come. I do not know. It would be within your competence to decide whether or not you wanted to invite them and whether they would in fact come.

Mr. Horner: It does not apply to snowmobiles.

Mr. Jamieson: Yes, it does. I indicated, Mr. Horner, in the first instance that with respect to the new manufactured snowmobile—I do not know what the generic word for it is—we would be prepared to consider standards in terms of the actual manufacture of them.

Mr. Horner: I would like to ask a supplementary on that point, Mr. Chairman.

Mr. Jamieson, did you not say in your speech in the House that this bill applied to all motor vehicles that use the highways? As I

[Interpretation]

Un autre domaine appelle notre attention c'est la création d'un tout autre genre de moteur pour les automobiles. Il ne s'agit pas d'un problème technique, les fabricants savent comment construire un nouveau genre de moteur. C'est une question de coût.

M. Howe: Dans un domaine connexe, M. Rock a fait mention des éclaboussements de sel. A part le sel, songe-t-on à d'autres produits chimiques qu'il serait possible d'étendre sur les grandes routes pour fondre la neige?

M. Jamieson: Ce domaine ne relève pas de nous à l'heure actuelle, même si le docteur Campbell pourrait avoir des connaissances ce sujet. Je sais que l'industrie de l'automobile et particulièrement les ministères de la Voierie provinciaux et les différents états de États-Unis, font constamment l'essai d'un certain nombre de produits chimiques, car le problème de l'érosion est un problème considérable. Je m'en remets à M. Campbell pour tout ce qu'il y aurait à dire.

M. Campbell: Jusqu'ici on n'a trouvé aucun succédané du chlorure de sodium. On a fait l'essai de l'urée mais ce produit coûterait peu près 20 fois aussi cher que le sel ordinaire. Il ne semble pas qu'on puisse trouver un succédané économique du sel d'ici peu.

M. Howe: A-t-on l'intention de faire comparaître les fabricants d'autos-neige devant nous?

M. Jamieson: Le président semble disposé à entendre tous les témoins qui voudraient comparaître. Si vous voulez ou non les inviter cela relève de votre compétence. Il reste à savoir s'ils accepteraient cette invitation.

M. Horner: Les normes ne s'appliquent pas aux autos-neige.

M. Jamieson: Certainement. J'ai mentionné les fabricants d'autos-neige, et nous serions prêts à envisager les normes de sécurité qui s'appliqueraient au moment de la fabrication.

M. Horner: J'aimerais poser une question supplémentaire.

N'avez-vous pas dit, monsieur le ministre, la Chambre, que ce projet de loi s'applique tous les véhicules à moteur qui se servent de

[Texte]

understand it, in most provinces of Canada snowmobiles are prohibited from using the highways.

Mr. Jamieson: In fact, they are not. The whole field is quite open. There are some provinces that do not have any regulations at all yet. Perhaps you could say that because there are no regulations they are not permitted on the highways. Some provinces have no regulations at all and others will permit them on the shoulder of the highway and still others will permit them to cross highways. As we have seen from the number of deaths that have resulted, quite a number of people—whether they are permitted or not—are indeed using them on the highways. So, this is an area where we think we might be of some help in trying to determine and set down standards in the first instance but, frankly, I do not think what we can do in this regard is the real answer to the problem.

Mr. Howe: I just have one intervention, Mr. Chairman. Because snowmobiles are self-propelled vehicles that do not run on rails I thought they could be brought under this legislation.

• 1735

Mr. Jamieson: Oh, indeed, and I have said that it is quite possible for us to make that definition fit snowmobiles unless they were universally excluded from the highways by the provinces. Even then, I suppose they are designed to be driven or drawn on roads. It does not say whether they are regulated in terms of the road. It means they are designed for that purpose. It is a gray area which I think we will have to look at quite closely.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Horner: I would like to just briefly follow up what Mr. Howe said. In other words, unless the provinces by regulation rule snowmobiles off the highways, the federal government is prepared to move in and regulate the size, the horsepower, where they may run and how they will be built.

Mr. Jamieson: I do not know about where they may run but, so far as how they will be built or their basic safety standards, we are certainly willing to look at this to see if we can do anything to accommodate the provinces in this regard.

Mr. Horner: You stated that your Department is considering limiting the horsepower of snowmobiles. Is this right?

[Interprétation]

grandes routes? Si j'ai bien compris, on défend l'usage de ce véhicule sur les grandes routes dans la plupart des provinces.

Mr. Jamieson: En fait, beaucoup de provinces n'ont aucun règlement à ce sujet et leur interdiction est peut-être attribuable au fait qu'il n'y a pas de règlements. Certaines provinces n'en ont pas; d'autres les permettent à côté de la chaussée, et certaines autres admettent qu'ils traversent la grande route; comme on l'a vu par suite de la mortalité à l'heure actuelle, bien des gens s'en servent sur les routes, que la chose soit permise ou non. Alors, si nous voulons nous rendre utiles, nous pourrions établir des normes à cet égard. Je ne pense pas franchement que nous trouvions la véritable solution au problème.

Mr. Howe: Comme il s'agit d'un véhicule motorisé, qui ne circule pas sur des rails, il pourrait, à mon avis, être assujéti à la loi.

Mr. Jamieson: Oui, j'ai dit qu'il était fort possible d'incorporer les autos-neige dans la définition à moins que toutes les provinces les excluent des grandes routes. On dit d'elles qu'elles sont «conçues pour circuler sur les grandes routes», ce qui veut dire qu'elles sont construites pour cette fin. Il s'agit d'un domaine assez imprécis et il faut le regarder de très près.

Mr. Howe: Merci, monsieur le président.

Mr. Horner: A moins que les provinces ne défendent aux autos-neige de circuler sur les grandes routes, le gouvernement fédéral est prêt à édicter des règlements à l'égard des dimensions, de la puissance, des endroits où elles peuvent circuler et de leur construction.

Mr. Jamieson: Il n'est pas question de déterminer les endroits où elles peuvent circuler, mais simplement d'imposer certaines normes de fabrication et de sécurité. Nous sommes prêts à envisager ces questions pour voir si nous ne pourrions pas venir en aide aux provinces à cet égard.

Mr. Horner: Pour ce qui est des autos-neige, encore une fois, vous avez dit que votre Ministère envisage d'en restreindre la puissance. Est-ce juste?

[Text]

Mr. Jamieson: Yes, but here again I think there is a difference. It is somewhat like automobiles; greater horsepower is permitted in some circumstances than in others, so it is not a clear-cut thing. In the North country, for example, they are used for useful purposes and not merely for recreation. Perhaps under those circumstances the design and the horsepower of the vehicle should be quite different from one that you would permit an eight or nine year old kid to fool around with in a built-up area. It will take quite a bit of work to try to come up with anything that will be meaningful in this way. I do not want to exaggerate the impact this will have on the problem.

Mr. Horner: By way of comparison, has your Department considered limiting to some extent the horsepower of the average family car or vehicle on the highways? The provincial government sets the speed limits. I know that in the Province of Alberta, for example, the speed limit on four-lane highways is set at 70 miles an hour. Many provincial governments set it at 60. Has your Department given any consideration to limiting the horsepower of standard automobiles that are operated for non-business use?

Mr. Jamieson: No, we have not, and in my judgment it would not be a very practical thing for us to do under existing circumstances. Just prior to your coming in I said that we certainly could—and I am sure will—consider making regulations that would ensure to the maximum extent possible that the power of the vehicle relates to the other safety features that are incorporated in the car, that is, the braking mechanism, and things of this kind.

Mr. Horner: I should perhaps apologize to the Chairman and to the members of the Committee for being late. The National Parks debate went on in the House until 5 o'clock.

Mr. Jamieson: And you have a slight interest in that.

Mr. Horner: As I come from Alberta I was slightly interested in it and hated to leave too early. If any of the questions that I pursue are repetitious, I hope you will let me know.

I am concerned about motor vehicle standard No. 109, which deals with the tires used on passenger cars. Has any consideration been given either in Canada or the United States with regard to the two-ply tires that came out here? I am going back to perhaps 1967. Are two-ply tires still recommended as safe and good tires to put on a new car?

[Interpretation]

M. Jamieson: Oui, mais comme dans le cas des automobiles, on pourra permettre une plus grande puissance dans certaines circonstances que dans d'autres. A cet égard, il n'y a rien de tranché. Par exemple, dans le grand Nord, ces véhicules servent à des fins pratiques, et non simplement pour les divertissements. La conception et la puissance d'un véhicule dans ces circonstances ne seront pas les mêmes que dans le cas d'un auto-neige que l'on confie à un enfant de 8 ou 9 ans. Il faudra donc faire une étude sérieuse avant de rédiger des mesures qui englobent toutes les situations.

M. Horner: A ce sujet, votre Ministère a-t-il songé à limiter la puissance d'une voiture familiale moyenne ou d'un véhicule automobile? On voit dans une certaine mesure que les provinces établissent les limitations de vitesse; l'Alberta permet une vitesse maximum de 70 milles à l'heure sur les routes à quatre voies; d'autres fixent la limitation à 60 milles à l'heure. Votre ministère a-t-il songé à limiter la puissance des voitures ordinaires qui ne serviraient pas à des fins commerciales?

M. Jamieson: Non. A mon avis, ce ne serait pas une formule pratique pour nous vu les circonstances. Avant votre arrivée, j'ai dit que nous envisagerions des règlements pour harmoniser le mieux possible la puissance d'un véhicule avec les autres dispositifs de sécurité de la voiture, les freins par exemple.

M. Horner: Je m'excuse d'être en retard. Le débat au sujet des Parcs nationaux s'est poursuivi jusqu'à 17 heures.

M. Jamieson: Vous y portez un certain intérêt...

M. Horner: Étant donné que je viens de l'Alberta, je ne voulais pas partir trop tôt, mais j'espère que je ne ferai pas de répétitions.

La norme 109 s'applique aux pneus des voitures particulières. Est-il question au Canada ou aux États-Unis des pneus à 2 plis qui ont fait leur apparition en 1967? Est-ce qu'on les recommande toujours dans les normes de sécurité?

[Texte]

Mr. Jamieson: May I answer in a general way and then ask Dr. Campbell to comment on the specifics. It is clear that tires are one of the areas where federal-provincial co-operation is very essential. A tire, of course, does not by any manner or means last the full life of the car, so we have been working very closely with the provinces to ensure that the standards of replacement tires are similar to those that are required in the first instance on a new car and we have agreement from them in that regard. However, I will let Dr. Campbell tell you about the two-ply tires.

Dr. Campbell: I defer to Mr. Young.

Mr. Jamieson: Mr. Young.

Mr. Young: In United States standard No. 109 the performance requirements for tires are set out in such a way that a tire manufacturer has the option of meeting those requirements in whatever way he will. This means, to use the old terminology, that two-ply or four-ply tires are manufactured which meet the requirements and therefore have comparable performance abilities. In passing I think it is of interest to note that there is no technical reason for a two-ply tire not to be the equal of a four-ply tire.

I think because of the implication in a consumer sense that a tire with only two plies is lacking two of something important, the industry has tended to replace the ply rating nomenclature with a new designation of load rating which specifies or indicates the load capability of a tire independently of the number of plies that the manufacturer has chosen to incorporate in the tire. I think we will see this line of standardization pursued to give the tire manufacturer as much freedom as he requires in the technical design of tires so that he has the ability to produce technical innovation providing only that he meets end use of performance requirements related to road use.

• 1740

Mr. Horner: I will tell you, Dr. Young, what you have convinced me of in that barrage of verbiage—I do not mean this in a derogatory sense at all—is that proposed Standard 109 really means very little; that the manufacturer can get around it in any description he likes. He can change the terminology of the classification of his tires. I wonder if you could just give the Committee a more definite requisite that 109 really applies to in the safety of tires? I bought a new car with two-ply tires on and they might have had four-ply rating; I do not know what

[Interprétation]

M. Jamieson: Puis-je répondre de façon générale et ensuite, M. Campbell apportera des précisions. Il s'agit d'un domaine dans lequel la collaboration fédérale-provinciale est essentielle. Un pneu ne peut durer éternellement, ce qui nous force à travailler de très près avec les provinces. Nous exigeons que les pneus de remplacement répondent aux mêmes normes de sécurité que ceux que nous imposons aux nouvelles voitures, et nous avons un accord avec les provinces à ce sujet. Je laisse à M. Campbell le soin de vous dire ce qu'il fait des pneus à deux plis.

M. Campbell: Je cède la parole à M. Young.

M. Jamieson: Monsieur Young.

M. Young: La norme n° 109 des États-Unis relative à la qualité des pneus est établie de telle sorte qu'un fabricant peut y satisfaire de la façon qu'il l'entend. Qu'il s'agisse de pneus 2 plis ou de pneus à 4 plis, il n'y a aucune raison technique qui empêche que les deux sortes de pneus aient le même rendement et répondent aux mêmes normes de sécurité.

Le consommateur semble croire qu'un pneu 2 plis manque de quelque chose d'important. L'industrie a eu tendance à remplacer la nomenclature à plis par une nouvelle désignation de catégories qui précise la capacité d'un pneu; celle-ci n'a rien à voir avec le nombre de plis qui sont incorporés au pneu. Cette uniformisation des normes va se généraliser pour donner le plus de latitude possible aux fabricants de pneus. La conception technique du pneu s'appuiera sur des innovations pourvu que celles-ci répondent aux normes de rendement qui ont trait à l'usage sur les routes.

M. Horner: Monsieur Young, votre verbiage, et je ne l'emploie pas dans un sens péjoratif, nous a permis de comprendre que la norme 109 ne semble pas avoir beaucoup de portée et que le fabricant peut la contourner, n'est-ce pas, selon toutes les descriptions qu'il veut? Il peut modifier la terminologie des catégories des pneus. Quelle est la condition requise pour que la norme 109 s'applique à la sécurité des pneus? J'ai acheté une voiture neuve munie de pneus 2 plis comparables à des pneus à 4 plis. De toute façon, leur qualité était absolument médiocre.

[Text]

they had, but they were not worth a pinch of coon...

Mr. Young: We know what you mean.

Mr. Horner: I wonder what the standard is actually in that particular safety standard?

Mr. Young: If I may, Mr. Jamieson, I will reply in two parts. First of all, the standard really when it was written in the United States in large part did no more than codify the existing technology in the tire industry making it outside the law for a tire manufacturer to deliberately and knowingly manufacture tires to less than the standard. I think it is recognized that the tire standard did not introduce higher levels of performance than the industry was capable of at the time the standard was written. We expect to see this standard, indeed all other standards, revised from time to time even to the extent of providing an impetus to the industry, an incentive to the industry, to improve tire design. That is the first part of my reply.

The second part of my reply relates to the manner in which tires are manufactured. There is a great deal of similarity between tire manufacture and shoe manufacture, notwithstanding the very great quantity of machinery employed in their manufacture, in that they are essentially a hand-made article. As you would expect in the case of a hand-made article, quality control, especially of a very large volume item, is a major problem. I think at the present time the larger problem lies with quality control rather than in absolute levels of performance.

Mr. Horner: All right, Dr. Young, you have not convinced me of the worth of proposed Standard 109 as yet, but you did get into the question that I was following up with when you suggested quality control. Under proposed Standard 109 are you going to prohibit the sale of second grade tires, or substandard tires or—what is the common terminology—imperfects or even retreads, as the Minister suggests? What does this standard really mean with regard to quality then? You brought it up, but I was leading to it in any case.

• 1745

Mr. Young: The standard at the present time sets base levels related primarily to safety; these relate to the load capacity of the tire, the ability of the tire to remain on the rim after a sudden deflation, a high-speed test and an endurance test. It is incumbent upon a manufacturer, or will be when the Minister has his powers, to produce not a single tire

[Interpretation]

M. Young: Nous savons ce que vous en pensez.

M. Horner: Je me demande au juste quelle est la norme réelle à ce sujet?

M. Young: En rédigeant les normes aux États-Unis, on n'a fait que codifier la technologie actuelle de l'industrie du pneu. Ces normes avaient pour but de rendre illégale la fabrication de pneus qui ne répondaient pas aux normes. Il est reconnu, je pense, que ces normes ne visaient pas à des rendements supérieurs à ceux dont l'industrie était capable au moment de leur rédaction. Nous espérons que ces normes feront l'objet de révision périodique, comme toutes les autres normes d'ailleurs, dans la mesure où elles serviront de stimulant à l'industrie pour modifier la conception du pneu ou l'améliorer.

Passons maintenant à la façon dont les pneus sont fabriqués. Il y a beaucoup de similarité entre les fabricants de pneus et de souliers, nonobstant la machinerie qui est employée dans chaque usine. Il s'agit d'un article fait à la main, et comme vous vous y attendez, les contrôles de la qualité pour un article de grand volume, pose un problème capital. Je pense qu'à l'heure actuelle, le problème central a trait au contrôle de la qualité plutôt qu'au niveau absolu de rendement.

M. Horner: Vous ne m'avez pas convaincu de l'utilité de la norme 109, encore une fois. Vous avez abordé la question du contrôle de la qualité que je voulais poursuivre. Allez-vous au titre de la norme 109, interdire la vente de ce qu'on appelle des pneus de second ordre, des pneus qui comportent des imperfections, même des rechapés? Qu'est-ce que cette norme peut vraiment signifier au niveau de la qualité? J'allais justement aborder cette question.

M. Young: La norme établit des niveaux concernant la sécurité et qui se rapportent à la capacité de charge du pneu après un écrasement; des tests de haute vitesse et d'endurance permettant de voir si le pneu reste monté sur la jante métallique après un dégonflement soudain. Il incombera au fabricant et au ministre de ne pas produire un pneu qui

[Texte]

that is in shortfall of those requirements. The quality control problem arises to ensure that of a product, of which 15 million are made annually in this country, there is not one that is in shortfall.

We would expect to see the standard developed into areas relating, perhaps, to life performance characteristics on vehicles on the road surface. These features are lacking from the standard at the present time.

Mr. Horner: Has there been any test or any research done with regard to the new thing on tires, which I think saved us from the two-ply tire, the glass-belted tire?

Mr. Young: There is a very great amount of research going on at the present time in the tire industry utilizing new polymer materials—plastics in other words—for the fabric components, new kinds of profiles. I think the initiative lies with industry in the first place possessing all of this research plant and research expertise to develop prototype tires. When I say prototype, these are in numbers of several thousands probably for fleet testing.

Mr. Horner: I realize I came in late and I do not want to prolong the meeting, Dr. Young, but could you basically say though that the tests on glass-belted tires have proven that they are worth the extra money, let us put it that way? Can we basically come to that conclusion?

Mr. Young: I would not be prepared to say that at the present time.

Mr. Horner: Also, you would not be prepared to say that second-grade tires should be ruled off the market; that the sale of tires with a definite flaw in them by the manufacturer or a second-grade tire basically is an unsafe tire and should not be sold? You would not be prepared to say that either?

Mr. Young: No, for this reason: it would depend upon the nature of the flaw, whether it was purely an appearance flaw, whether it was a safety-related flaw or a flaw related purely to tread wear, the life of usefulness of the tire.

Mr. Horner: Under this Bill we are going to have in Canada a group of people doing research—maybe this question is better directed to the Minister—a group of people doing research into the very aspects of the questions I asked; whether the glass-belted tire is in fact safer, is in fact better than the standard rayon or nylon tread, whether in fact the second-grade tires are really only second grade because of a flaw in the tread, not a flaw in the safety factor, is that right?

[Interprétation]

ne répond pas aux exigences de contrôle de la qualité. Ce contrôle qualitatif pose un problème lorsqu'il faut s'assurer que des 15 millions de pneus produits chaque année, aucun n'est inférieur aux normes.

On s'attendrait à ce que les normes touchent au rendement et aux caractéristiques des véhicules sur la route. Ces exigences ne font pas partie des normes en ce moment.

M. Horner: A-t-on fait des recherches pour ce qui est des pneus à ceinture de verre?

M. Young: On effectue des recherches nombreuses dans l'industrie du pneu qui utilise de nouveaux matériaux, comme les plastiques, les corps polymères pour les composantes des structures diverses. Je pense que l'initiative en incombe à l'industrie, tout d'abord, qui possède toutes ces usines de recherches et tous ces spécialistes pour mettre au point des prototypes de pneus, et j'entends par là, des milliers de pneus qu'on soumettra aux rudes épreuves de l'essai.

M. Horner: Je me rends compte que je suis arrivé en retard, et je ne voudrais pas prolonger la réunion indûment, monsieur Young. Les vérifications auxquelles on a soumis les pneus à ceinture de verre ont-elles établi qu'il valait la peine de dépenser tout cet argent? En êtes-vous venu à cette conclusion?

M. Young: Je ne suis pas prêt à le dire.

M. Horner: Seriez-vous prêt à dire qu'il faudrait éliminer du marché les pneus de second ordre? Que la vente de pneus comportant des imperfections ou des pneus de second ordre, essentiellement ne sont pas sûrs et ne devraient pas être vendus? Vous n'êtes pas prêt à dire ça?

M. Young: Non. Tout dépend de la nature de l'imperfection. Il faut distinguer entre une imperfection d'apparence et une autre qui se rattache à la sécurité ou à l'usure. Il faut évaluer le degré d'utilité du pneu.

M. Horner: Au titre du projet de loi, le Canada va disposer d'un groupe de chercheurs qui travailleront dans le domaine que j'ai mentionné. Ces spécialistes étudieront les pneus à ceinture de verre. Les trouvera-t-on plus sûrs, plus efficaces que les pneus de nylon ou de rayon? Quant aux pneus de second ordre, sont-ils vraiment le second ordre parce qu'il y a des imperfections dans la chape et non pas parce qu'ils ne satisfont pas aux exigences des normes de sécurité?

[Text]

Mr. Jamieson: That is right. I can answer unequivocally, yes, to both of those questions and certainly to the second one. The use of the words "second grade" certainly is not in any sense of the word, as far as we are concerned, an ability on the part of the manufacturer to let it go if it does not meet the safety requirement. The safety requirement is the same. If, however, there is an appearance flaw, as you say, then that is something else again.

Mr. Horner: Mr. Jamieson, I do not want to pursue this any further on the tire question, I have some other questions, but...

Mr. Jamieson: Mr. Horner, can I just make one point to you as well? As I touched on in my first reply to you, what we are concerned about here is the tires which form part of the car in the first instance; that is, the new car.

• 1750

Mr. Horner: Oh, yes I realize that.

Mr. Jamieson: What we have done with the provinces is to agree that the standards that apply to those will apply to all the others, but the imposition of that, let us say in terms of you buying a set of tires for a car you already own, would be under the province. They would set the standards in that regard, but they have agreed with us that they will be our standards. I just wanted to make that point clear because we do not have the authority in a sense to make them—

Mr. Horner: Surely you and your Department have studied this in some detail. Since the safety standards have come out in the United States—we are adopting them more or less *holus-bolus*—do you really believe in your own mind that tire manufacturing has improved? Are we, the consumers, getting a better tire on our new cars today because of these safety standards?

Mr. Jamieson: I think the officials could answer that better than I could, Mr. Horner, because I am not an expert in the field. Could either Mr. Young or Dr. Campbell reply?

Mr. Campbell: Quite honestly, we in the Department of Transport do not have any data as yet on the performance of tires. We hope to establish a tire-testing facility.

Mr. Horner: The Minister, when introducing the legislation for debate in the House of Commons, suggested that a number of standards are being accepted by Canada because of their acceptance in the United States but that

[Interpretation]

M. Jamieson: C'est vrai. Je peux dire oui sans équivoque aux deux questions. Quand on fait allusion aux pneus de second ordre ce n'est pas dans n'importe quel sens du mot. Le fabricant n'a pas le droit de le détailler si les pneus ne répondent pas aux exigences. S'il s'agit d'une imperfection d'apparence c'est tout autre chose.

M. Horner: J'avais d'autres questions à part celle qui se rattache aux pneus.

M. Jamieson: Puis-je faire une observation? Je vous en ai parlé dans ma première réponse. Ce qui nous préoccupe ici ce sont les pneus qui sont incorporés dans une voiture neuve.

M. Horner: Je m'en rends compte.

M. Jamieson: Ce que nous avons fait avec les provinces, c'est de nous entendre pour que les normes qui s'appliquent à ceux-ci s'appliquent à tous les autres. L'imposition de cette exigence, lorsque vous achèterez des pneus pour une voiture qui vous appartient déjà, relèverait des provinces. Ce sont elles qui établiraient les normes, mais elles ont convenu que les normes seraient les nôtres. Je voulais simplement éclaircir ce point parce que nous n'avons pas les pouvoirs nécessaires pour établir ces normes.

M. Horner: Vous et le ministère avez sans doute étudié la question à fond. Depuis que les normes de sécurité ont été élaborées aux États-Unis, que nous copions avec plus ou moins de hâte, croyez-vous vraiment que la fabrication des pneus s'en est trouvée améliorée? Ces normes assurent-elles aux consommateurs de meilleurs pneus pour leurs voitures?

M. Jamieson: Je pense que les fonctionnaires pourraient mieux répondre que moi à cette question. Peut-être M. Young ou M. Campbell pourrait-il répondre?

M. Campbell: Le ministère des Transports n'a pas encore de données sur le rendement des pneus. Nous espérons mettre sur pied des installations où nous pourrions procéder à certaines analyses.

M. Horner: Lors de sa présentation des mesures législatives à la Chambre des communes, le Ministre a dit qu'un certain nombre de normes était accepté au Canada du simple fait qu'elles étaient acceptées aux États-Unis,

[Texte]

because of our weather conditions, the fact we live in a somewhat different climatic zone we might have to have additional standards. Have you considered studded tires and their safeness during winter and perhaps making them a requirement, particularly in areas where we have ice and snow conditions?

Mr. Campbell: We have not undertaken any research on studded tires up to the present time. The Ontario Department of Highways and the Quebec Department of Roads have been studying the effect of studded tires on pavement wear. In addition, quite recently the Canada Safety Council undertook a study of the safety aspects of studded tires to determine whether or not they indeed do produce a more safe condition.

Mr. Horner: Then in essence you are saying that the safety factor of the studded tire has not been proven to your satisfaction.

Mr. Campbell: That is correct. That is my opinion.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Horner: Has the National Research Council or you people made any studies on the wear effect of studded tires on paved roads?

Mr. Campbell: We have not undertaken any studies of that nature. The Ontario Highways Department over the past three years has been conducting a very extensive and very expensive research program, which I think will serve the purposes of all provinces in Canada.

Mr. Horner: This leads me into my next question which I will direct to the Minister or to you, Mr. Campbell. I would assume that you have been studying highway construction from the point of view of wear and tear and safety and are prepared to recommend certain standards to the provinces.

Mr. Jamieson: We feel that one useful function that we can serve as a federal agency in this field is in fact in research into the safest kind of highways from a construction point of view, plus signs, various forms of barriers on curves and this kind of thing. We will undertake certain of this work ourselves but we will also do things in conjunction with the provinces and in fact with private safety agencies.

• 1755

Mr. Horner: You mentioned in reply to a question by Mr. Portelance that there has been a number of car safety testing stations

[Interprétation]

mais qu'à cause des différences climatiques de notre pays, il serait peut-être bon d'avoir des normes supplémentaires. Avez-vous étudié les pneus ferrés et leur sécurité en hiver; avez-vous envisagé de les rendre obligatoires, surtout dans les régions où il y a beaucoup de neige et de glace?

M. Campbell: Nous n'avons pas entrepris de recherches sur les pneus ferrés. Le ministère ontarien et le ministère québécois de la Voirie ont étudié les dommages d'usure causés à la chaussée. De plus, le Conseil de la sécurité du Canada a récemment étudié les aspects de la sécurité des pneus cloutés pour voir s'ils accroissaient vraiment la sécurité.

M. Horner: Vous dites, en fait, que le facteur de sécurité des pneus ferrés n'a pas été établi à votre satisfaction?

M. Campbell: C'est exact. C'est mon opinion.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Horner: Le Conseil national de recherches ou votre ministère ont-ils fait des études de l'usure causée à la chaussée par les pneus ferrés?

M. Campbell: Nous n'avons pas entrepris d'études de ce genre. Depuis trois ans, le ministère de la Voirie de l'Ontario poursuit des études très approfondies et très coûteuses, qui serviront à toutes les provinces.

M. Horner: J'adresse ma prochaine question au Ministre ou à M. Campbell. Je présume que vous avez étudié la construction routière du point de vue de l'usure et de la sécurité et que vous êtes prêts à faire des recommandations aux provinces.

M. Jamieson: Nous estimons qu'une fonction utile que nous pouvons remplir en tant qu'organisme fédéral est d'entreprendre des recherches pour améliorer la sécurité des routes du point de vue de la construction, en plus des panneaux de signalisation, des garde-fous dans les courbes, et ainsi de suite. Nous allons entreprendre nous-mêmes certains de ces travaux, et nous allons en réaliser d'autres de concert avec les provinces et des organismes privés de sécurité.

M. Horner: Vous avez mentionné, en réponse à la question de M. Portelance, qu'il y avait eu un certain nombre de postes de véri-

[Text]

in the various provinces which have operated with and without some success, depending on the province. Is the federal government considering giving a grant on a per capita or per car basis to the provinces to carry on the testing facilities that they have been operating? I ask that question, Mr. Minister, particularly in light of recent action by the Alberta government to discontinue their compulsory testing program in that province purely because of costs. Here is a province which has had a very good compulsory vehicle testing system but they have had to discontinue it because of the exorbitant costs. Is the federal government prepared to put their money where their mouth is, to use a colloquial and a rather abusive term in a sense, and contribute to the Alberta government's costs in this connection?

Mr. Jamieson: Let me say that up to now we never have had that type of request from the provinces, and I would be very surprised if indeed we did. Most of the provinces are quite prepared to carry out their provincial responsibilities and, in fact, this is one of the things they safeguard very carefully. I do not know whether we would give grants specifically for that purpose. I think the most likely thing to evolve out of this is a co-operative arrangement into which unquestionably the federal government may and will put a sizable amount of money, but I would guess that it would not be earmarked for some specific thing within a province.

Mr. Horner: Mr. Minister, you are setting out a specific number of standards. You particularly said in your opening address when introducing this legislation that more standards might have to be added because of the climatic conditions under which automobiles are operated in Canada.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Horner: Now we have had in the Province of Alberta two major operating testing stations and a number of citizens in Alberta would likely agree that these testing stations have done a great deal to reduce accidents on highways. You are laying out the standards for new vehicles for distributors and manufacturers in Canada, and you are doing it to create less accidents on the highways. The purpose is not to create a hindrance for the manufacturer or the distributor, but to create less accidents—to save lives. Surely you would like to think that these standards could be maintained in the vehicle as it grows old and, if such is the case, surely you would be prepared to assist the provinces in policing the standards.

[Interpretation]

fication des voitures dans diverses provinces, qui ont plus ou moins de succès. Le gouvernement fédéral songe-t-il à accorder aux provinces des subventions par habitant ou par automobile pour le fonctionnement de ces postes de vérification? Je pense surtout au gouvernement de l'Alberta, qui a décidé d'abandonner son programme de vérifications obligatoires pour une simple question de frais. Cette province avait un excellent programme de vérification obligatoire des véhicules et a dû l'abandonner à cause des frais exorbitants. Le gouvernement fédéral serait-il disposé à contribuer aux frais du gouvernement de l'Alberta dans le cadre de ce programme?

M. Jamieson: Jusqu'ici, nous n'avons jamais reçu aucune demande de ce genre de la part des provinces, et je serais très étonné du contraire. La plupart des provinces sont prêtes à assumer leurs responsabilités, et c'est un des points qu'elles essaient de sauvegarder. Je ne sais pas si nous accorderions des subventions à cette fin précise. Une solution plus probable serait celle d'arrangements où le gouvernement fédéral pourrait fournir un certain montant d'argent, qui, je crois, ne serait pas destiné à une fin précise.

M. Horner: Vous établissez un certain nombre de normes. Vous avez dit, lors de votre présentation du projet de loi, qu'il faudrait peut-être songer à des normes additionnelles à cause des conditions climatiques dans lesquelles les automobiles fonctionnent au Canada.

M. Jamieson: Oui.

M. Horner: Il y a, en Alberta, deux postes importants de vérification des véhicules. Je connais un certain nombre de citoyens de l'Alberta qui seraient d'accord que ces postes ont contribué sensiblement à réduire le nombre d'accidents sur les routes. Vous établissez les normes des nouvelles voitures pour les distributeurs et fabricants au Canada, et ce en vue de réduire les accidents sur les routes. Votre but n'est pas de gêner les fabricants ou les distributeurs, mais de réduire les accidents et de sauver des vies. Vous aimeriez croire que ces normes pourraient être maintenues à mesure que les véhicules vieillissent. Dans ce cas, ne seriez-vous pas disposé à aider les provinces à maintenir ces normes?

[Texte]

Mr. Jamieson: In so far as the federal legislation is concerned it applies, as you say, only to the new vehicle. Our discussions with the provinces have been most exhaustive in this area and we have agreed on a great many pieces of parallel or companion legislation. However, in none of those discussions has the Province of Alberta or any other province asked or suggested that this was one way in which we could help. So it is hypothetical to that extent.

Mr. Horner: It may be hypothetical but, Mr. Minister, Alberta is a proud province—it hates to ask for money.

Mr. Jamieson: I have news for you: if that is so, then that is the only one.

Mr. Horner: It is our duty as members to envisage the difficulty Alberta is in. It has discontinued testing stations because of money—it wanted to save \$500,000. Now \$500,000 may save 50 lives or 500 lives, I am not in a position to know. What is a life worth?

Mr. Jamieson: Can I reverse the procedure and ask you a question. I presume, however, that they have not altered their standard. I am assuming that what they must be doing is requiring the motorist himself to cover the cost of such testing. Is that correct?

Mr. Horner: No, no. What they have done, Mr. Minister, is to remove the compulsory aspect of their testing. If a policeman sees a vehicle which he does not think meets up to the standards he will send it into the testing station, the station will test it and, if it does not pass the test, will reject it. But it is more or less a hit and miss sort of an arrangement now. While the federal government now is moving towards greater automobile safety the local provincial government is moving in an opposite direction and I, as a representative and a citizen of Alberta, am deeply concerned.

• 1800

Mr. Jamieson: We will certainly be glad to talk to them about it.

May I, Mr. Chairman, provide Mr. Horner with an answer to something he has been asking about in the House, in case I do not get the opportunity later.

Mr. Horner may remember that he was a bit concerned that I was going to be dishing out political largesse all over the country and appointing inspectors. I simply want to put his mind at rest on that and to point out to him that the legislation gives me the power to designate inspectors but not to hire or to pay

[Interprétation]

M. Jamieson: Pour ce qui est de la loi fédérale, elle ne s'applique qu'aux nouvelles voitures. Dans nos discussions avec les provinces, nous avons longuement parlé de la question et nous avons convenu de plusieurs mesures législatives parallèles ou associées. Dans aucune de ces discussions, la province de l'Alberta ou toute autre province ne nous a demandé ou proposé cette façon de l'aider. Il s'agit d'un cas hypothétique.

M. Horner: Oui, monsieur le ministre, mais l'Alberta est une province fière, qui n'aime pas demander de l'argent.

M. Jamieson: Alors, c'est la seule.

M. Horner: Il est de notre devoir d'envisager les difficultés que l'Alberta pourrait éprouver. Cette province a abandonné son programme de postes de vérification pour réaliser une économie de \$500,000. Cette somme pourrait sauver 50 ou 500 vies, je ne suis pas en mesure de le dire exactement.

M. Jamieson: Pourrais-je renverser la procédure et vous poser une question? Je suppose qu'on n'a pas modifié les normes, mais qu'on exige que ce soit l'automobiliste qui acquitte lui-même les frais de la vérification. Est-ce exact?

M. Horner: Non. Ce qu'on a fait, monsieur le ministre, a été de retirer la vérification obligatoire. Si un policier voit un véhicule qui ne semble pas répondre aux normes, il l'envoie au poste de vérification, qui le vérifiera et le rejettera s'il n'est pas satisfaisant. On procède un peu par tâtonnement. Tandis que le gouvernement fédéral veut promouvoir la sécurité automobile, ce gouvernement provincial se dirige dans le sens opposé et, en tant que représentant et citoyen de l'Alberta, je suis grandement préoccupé.

M. Jamieson: Nous serons certainement heureux d'en parler avec eux.

Me permettriez-vous monsieur le président, de répondre à une question que M. Horner avait posée en Chambre au cas où je n'aurais pas l'occasion d'élucider ce point plus tard.

M. Horner se préoccupait du fait que j'allais me montrer très généreux partout au Canada et nommer des inspecteurs. Je voudrais tout simplement le soulager en lui indiquant que le projet de loi me donne l'autorité de désigner des inspecteurs, mais non de les engager ni de les payer. La raison en est que,

[Text]

inspectors. The reason for that is that, if the province has certain employees who might properly serve as inspectors, I have the authority to designate them to act for us in relation to this Act.

Mr. Horner: I would like to point out that there were 80 people laid off in Calgary, yesterday or the day before, from their compulsory testing station to whom I hope the Minister will give a favourable hearing if he is recruiting new help.

Mr. Jamieson: I must say that suggestion smacks of political patronage. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: This Committee is adjourned until 8 o'clock this evening.

[Interpretation]

si la province a certains employés qui pourraient remplir les fonctions d'inspecteurs, j'ai l'autorité de les désigner pour agir en notre nom.

M. Horner: J'aimerais souligner que 80 employés des postes de vérification obligatoire ont été mis en disponibilité à Calgary hier ou avant-hier et j'espère que vous les écouterez d'une oreille favorable en cas de recrutement.

M. Jamieson: Votre proposition sent le patronage politique.

Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée jusqu'à huit heures, ce soir.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 12

THURSDAY, FEBRUARY 26, 1970

LE JEUDI, 26 FÉVRIER 1970

Respecting

Concernant

BILL C-137

BILL C-137

The Motor Vehicle Safety Act.

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit. Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Breau,
Corbin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Horner,

Howe,
Mather,
McCutcheon,
Noble,
Peddle,
Portelancé,

Pringle,
Rock,
Skoberg,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel (20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Robert Normand
Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Conformément à l'article 65(4) b) du
Règlement

Mr. Hogarth replaced Mr. Allmand on
February 26, 1970.

M. Hogarth remplace M. Allmand, le 26
février 1970.

Mr. Corbin replaced Mr. Hogarth on
February 26, 1970.

M. Corbin remplace M. Hogarth, le 26
février 1970.

Mr. Crossman replaced Mr. Guay (*Lévis*),
on February 26, 1970.

M. Crossman remplace M. Guay (*Lévis*),
le 26 février 1970.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, February 26, 1970.
(27)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:45 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel (14).

Other member present: Mr. Corbin, M.P.

Witnesses: From Hydraulic Safety Devices Limited: Mr. Jean Godin, president. *From the Department of Transport:* Messrs. Jacques Fortier, Legal Counsel; Gordon D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Committee resumed consideration of Bill C-137 concerning Motor Vehicle Safety and, on clause 2, the Chairman introduced Mr. Jean Godin who made an oral presentation.

The Committee agreed to Mr. Godin's demonstrating the reliability of the "Sure-Level" device, known as "BREAKSAFE", when break failure occurs on a motor vehicle.

This warning device "BREAKSAFE" is intended to forewarn the motorist by means of a light in the event of fluid leakage in the system.

It was agreed, that the report "Sure-Level Reliability Test" dated November 1969, made by the New Brunswick Research and Productivity Counsel and the warranty for the "BREAKSAFE" device, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. See Appendix "S")

The Committee agreed to Mr. Godin's supplying the Committee with the letter

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 26 février 1970
(27)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h 45. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(14).

Autre député présent: M. Corbin.

Témoins: De la «Hydraulic Safety Devices Limited»: M. Jean Godin, président; *Du ministère des Transports:* MM. Jacques Fortier, conseiller juridique; Gordon D. Campbell, directeur, Sécurité routière et automobile.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-137 sur la sécurité des véhicules automobiles et, sur l'article 2, le président présente M. Jean Godin qui fait une déclaration de vive voix.

Les députés acceptent que M. Godin démontre la sécurité du dispositif de «*Sure-Level*» connu sous le nom de «*BREAKSAFE*» (dispositif de sécurité des freins), lorsque les freins font défaut sur un véhicule automobile.

Un clignotant avertira le conducteur advenant une fuite de liquide dans le système de freinage.

Il est convenu que le rapport intitulé *Essai de sécurité du «Sure-Level»* (niveau de sécurité) de novembre 1969 et préparé par le Conseil de la recherche et de la productivité du Nouveau-Brunswick, et la garantie d'un dispositif de sécurité des freins, soient imprimés en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages d'aujourd'hui. (Voir Appendice «S»)

Le Comité accepte que M. Godin donne au Comité la lettre du Conseil de la re-

that he received from the New Brunswick Research and Productivity Counsel as it applies to the Report entitled "Sure-Level Reliability Test" and filed as Exhibit 7.

The Chairman thanked Mr. Godin for his contribution and he was allowed to retire.

On motion of Mr. Howe,

Resolved,—That the Submission presented by the Canadian Automobile Association on the subject of Bill C-137 be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix "T")

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved,—That this Committee specifically requests representations from the Ford Motors—General Motors Corp.—Chrysler Corp. and American Motors Corp., to appear before this committee to explain their position insofar as Bill C-137 is concerned and in particular their position as to the effectiveness and current application of the proposed motor vehicle safety standards in the regulations of the Bill and what further continuing study of vehicle design, safety is being carried out by the Auto-industry.

The motion was allowed to stand and the Committee agreed also to consider the Bill, clause by clause, leaving clause two in abeyance in order to deal with the said motion.

It was then agreed that the Clerk of the Committee obtain copies of the Evidence adduced by the Standing Committee on Justice and Legal Affairs, during the First Session of the Twenty-seventh Parliament as it related at that time to Bill C-26, an act to amend to Criminal Code (*Safety Devices for Automotive Vehicles*).

The Chairman then introduced Messrs. Fortier and Campbell from the Department of Transport and they were questioned on the Bill.

At 12:00 o'clock noon, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

cherche et de la productivité du Nouveau Brunswick au sujet du rapport intitulé *Essai de sécurité du «Sure-Level»* (niveau de sécurité) et de le déposer à titre de pièce justificative n° 7.

Le président remercie M. Godin et lui permet de se retirer.

Sur une proposition de M. Howe,

Il est décidé,—Que le mémoire soumis par l'Association canadienne des automobilistes au sujet du Bill C-137 soit imprimé en annexe aux Procès-verbaux et Témoignages d'aujourd'hui. (Voir Appendice "T")

Sur une proposition de M. Skoberg,

Il est décidé,—Que le Comité invite tout particulièrement les représentants des sociétés suivantes: *Ford Motors, General Motors Corp., Chrysler Corp., et American Motors Corp.*, à venir témoigner devant le Comité afin d'expliquer leur position au sujet du Bill C-137 et en particulier au sujet de l'efficacité de l'application courante des normes de sécurité proposées pour les véhicules automobiles dans les règlements du projet de loi et de faire connaître les études actuelles entreprises dans le domaine de la conception des véhicules et de leur sécurité par l'industrie de l'automobile.

La proposition est réservée et le Comité convient également d'étudier le projet de loi, article par article, laissant l'article en suspens afin d'étudier ladite proposition.

Il est ensuite convenu que le greffier du Comité se procure des copies des témoignages du Comité permanent de la justice et des questions juridiques, entendus au cours de la première session de la vingt-septième Législature qui avait étudié l'époque le Bill C-26, Loi modifiant le Code criminel (*Dispositifs de sécurité des véhicules automobiles*).

Le président présente ensuite MM. Fortier et Campbell du ministère des Transports qui répondent aux questions des députés relatives au projet de Loi.

A midi, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h. 30 de l'après-midi.

AFTERNOON SITTING

(28)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this day at 3:35 p.m., Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(16).

Other member present: Mr. Guay (*Lévis*).

Witnesses: From the United Auto Workers: Mr. Larry Sheffe, International Representative; Mr. Frank Quinlan, Co-ordinator Citizenship & Legislative Department Canadian Region; Dr. J. S. Ellis, Professor of Engineering at the Royal Military College of Canada, Kingston, Ont., Chairman of the Engineering Institute of Canada, Committee on Road Safety Research.

The Committee resumed consideration of Bill C-137 and, on clause number 2, the Chairman invited representatives of the United Auto Workers to come forward.

Mr. Frank Quinlan made an opening statement followed by Mr. Larry Sheffe who made some remarks on Bill C-137.

During the questioning of witnesses, Mr. Sheffe filed with the Clerk of the Committee, as Exhibit 8, Public Law 89-563, 89th Congress, S-3005, September 9, 1966, of the United States, which is an act to provide for a coordinated national safety program and establishment of safety standards for motor vehicles in interstate commerce to reduce accidents involving motor vehicles and to reduce the deaths and injuries occurring in such accidents.

Mr. Sheffe filed with the clerk of the Committee, as Exhibit 9, a press release dated January 27, 1970 issued by the Insurance Institute for Highway Safety

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(28)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 35. M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(16).

Autre député présent: M. Guay (*Lévis*).

Témoins: De la United Auto Workers: MM. Larry Sheffe, représentant international; Frank Quinlan, co-ordonnateur, Département de la citoyenneté et de la législation, région canadienne; J. S. Ellis, professeur de génie au Collège militaire royal du Canada, Kingston (Ont.), président de l'Institut des ingénieurs du Canada, Comité de recherches en matière de sécurité routière.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-137 et, au sujet de l'article 2, le président invite les représentants de la *United Auto Workers* à s'avancer.

M. Frank Quinlan fait une déclaration préliminaire et M. Larry Sheffe apporte ensuite quelques commentaires au sujet du dit projet de loi.

Au cours de l'interrogatoire des témoins, M. Sheffe remet au greffier du Comité à titre de pièce justificative n° 8, le règlement 89-563, 89^e Congrès, S-3005, 9 septembre 1966 des États-Unis, loi prévoyant un programme de sécurité nationale coordonné et l'adoption entre les états de normes de sécurité pour les véhicules automobiles afin de réduire le nombre d'accidents de véhicules automobiles et des morts et des blessés causés par de tels accidents.

M. Sheffe remet au greffier du Comité à titre de pièce justificative n° 9, un communiqué de presse du 27 janvier 1970 de la *Insurance Institute for Highway Safety*

and also, as *Exhibit 10*, a booklet entitled "*Our Delicate Costly Cars*".

At 4:35 p.m. the division bells ringing for a vote in the House, the Committee recessed and reassembled at 5:10 p.m. to resume consideration of Bill C-137.

The questioning of the previous witnesses being concluded, the Chairman introduced Dr. J. S. Ellis who made a statement, reading in parts from a prepared text on the subject of automotive safety and he was questioned thereon.

The questioning of the witness being concluded, the Chairman thanked Dr. Ellis for the evidence he gave and he was allowed to retire.

At 6:10 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

et également, à titre de pièce justificative n° 10, une brochure intitulée «*Our Delicate Costly Cars*» (Nos voitures, ces objets si dispendieux).

A 4h. 35, au son de la cloche de la Chambre des communes annonçant un vote, la séance du Comité est levée jusqu'à 5h. 10.

Après l'interrogatoire des témoins précédents, le président présente M. J. S. Ellis qui fait un exposé, en lisant des extraits d'un texte préparé au sujet de la sécurité automobile. Ce dernier répond ensuite aux questions des députés.

Après l'interrogatoire du témoin, le président remercie M. Ellis et lui permet de se retirer.

A 6h. 10, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 26, 1970.

● 0949

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum yet, but I believe we could start by hearing one witness. I do not believe there will be any votes to start with. We have a witness here this morning from New Brunswick, Mr. Godin, I believe. Would you come to the front, Mr. Godin, please.

● 0950

Mr. Godin has a device that he will put on the table here so the members will have a chance to look it over.

Mr. Breau: Mr. Chairman, would you like me to introduce the witness to the Committee?

The Chairman: Yes, Mr. Breau; would you like to introduce the witness?

Mr. Breau: Mr. Godin formed a company in 1967, Hydraulic Safety Devices Limited. It is in my constituency, by the way, in Maisonneuve. After five years of study on the causes of car accidents in the City of Montreal, Mr. Godin found—I do not know what percentage—that a great number of the accidents were caused by brake failure, plus the fact that the driver did not know that his brakes had failed.

He will try to prove to you that his device will tell the driver of the car when there is only 50 per cent of his brake fluid left, which means that while you are driving, say at 50 or 60 miles an hour, if your fluid goes down, if there is a leak in your hydraulic system, you will know at least two and a half or three minutes before you have no fluid at all, so that you can still stop. You will still have enough fluid left to brake. This is what he is going to show you. I have not gone into the details because I am not an expert, but Mr. Godin will show you his device.

Le président: Monsieur Godin, voulez-vous parler en français ou en anglais?

Mr. Jean Godin (Hydraulic Safety Devices Limited): Il est préférable que je parle en français.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 février 1970

Le président: Messieurs, nous ne sommes pas encore en nombre, mais je crois que nous pourrions peut-être commencer par entendre un témoin. Je ne crois pas que nous ayons à prendre un vote, pour commencer. Nous avons un témoin du Nouveau-Brunswick, ce matin. M. Godin, je crois. Pourriez-vous s'il vous plaît vous avancer, monsieur Godin?

M. Godin a apporté un appareil qu'il va mettre sur la table afin que vous puissiez l'examiner.

M. Breau: Monsieur le président, voulez-vous que je présente le témoin au Comité?

Le président: Allez-y, monsieur Breau?

M. Breau: M. Godin a fondé une compagnie en 1967, la *Hydraulic Safety Devices Limited* qui se trouve dans ma circonscription, à Maisonneuve. Après une étude de cinq ans sur les causes des accidents d'automobiles dans la ville de Montréal, M. Godin a trouvé, je ne sais pas dans quelle proportion, qu'un grand nombre d'accidents étaient causés par une défectuosité des freins en plus du fait que le conducteur ne savait pas que ses freins étaient défectueux.

Il va tenter de vous prouver que son dispositif avertira le chauffeur lorsqu'il ne reste plus que 50 p. 100 du liquide dans le système de freinage. Alors, à 50 ou 60 milles à l'heure, en cas de perte de pression ou de fuite dans le système hydraulique, vous le saurez au moins deux minutes et demie ou trois minutes avant qu'il ne vous en reste pas du tout. Ce qui veut dire qu'il vous reste encore suffisamment de pression pour freiner. C'est ce qu'il va essayer de vous démontrer. Je n'entre pas dans les détails, car je ne suis pas un expert mais M. Godin va vous expliquer son appareil.

The Chairman: Mr. Godin, do you want to speak in French or in English?

Mr. Jean Godin (Hydraulic Safety Devices Limited): It would be better if I spoke French.

[Text]

The Chairman: Mr. Godin will speak in French.

M. Godin: Monsieur le président, messieurs les députés. Je vous remercie beaucoup et tout particulièrement M. Breau qui m'a invité, par téléphone, à venir ici. J'ai un appareil qui pourra apporter un certain confort aux voitures et améliorer les freins. C'est souvent la faiblesse du mécanisme de ceux-ci qui est la cause d'accidents très graves.

Moi-même, je suis mécanicien depuis 1939. J'ai fait mes études, j'ai fait un stage dans l'Armée canadienne, j'ai été outre-mer, j'étais chef-mécanicien au Régiment de la Chaudière. J'ai souvent eu l'occasion de voir des accidents, qui ont coûté la vie à plusieurs Canadiens ici même au Canada et dans le monde entier, à cause de freins défectueux. J'ai fait tout ce qui était possible pour trouver une solution dans le but de parer un peu à ces faiblesses. Alors, aujourd'hui même, j'ai un appareil qui a été breveté ici à Ottawa, essayé en laboratoire et le test a été très satisfaisant. J'en ai discuté avec plusieurs ingénieurs-mécaniciens qui ont estimé que l'affaire est assez urgente.

L'année dernière, au mois de septembre, j'ai rencontré M. Brunet, de la compagnie LaSalle Taxis, de Montréal, et qui, depuis deux ans, était quelque peu au courant de la chose. J'ai un contrat avec lui à l'heure actuelle. Il a réuni ses chauffeurs, il a discuté avec ses gérants, des chauffeurs de taxis professionnels, qui sont sur les routes jour et nuit et qui sont témoins de choses pas toujours plaisantes. Un rapport a été fait; ce serait très rentable si on pouvait l'adapter aux voitures roulant sur la route.

A Maissonnette, Nouveau-Brunswick, nous n'avons pas une usine très vaste, mais elle le deviendra, et nous produisons présentement 450 de ces dispositifs par jour. C'est, ce qu'on appelle une «usine-pilote», mais dans un avenir rapproché, nous pourrions en fabriquer des milliers par jour.

Alors, je vais vous donner la description de ce dispositif, si vous le permettez. Ici, c'est le cylindre principal d'une voiture Chrysler 1968, il y en a deux. Je vais en soulever le couvercle, le cylindre est double. Alors, comment employer le même dispositif pour les deux cylindres, principaux? Il y a un petit espace entre les deux, alors, on fait un petit trou entre les deux cylindres principaux afin que la moitié du liquide communique de l'un à l'autre, cela ne les affecte pas du tout.

[Interpretation]

Le président: M. Godin parlera en français.

Mr. Godin: Mr. Chairman, gentlemen. I thank you very much, and more specifically Mr. Breau, who invited me, over the telephone, to come here.

I have a device which can provide a certain degree of comfort to cars and improve the braking system. Very often there is a weakness in braking system and this is an important cause of very serious accidents.

I have been a mechanic since 1939. I completed my studies, and I was overseas with the Canadian Armed Forces. I was a master mechanic in the Chaudière Régiment. I often witnessed accidents due to brake failure which cost the lives of Canadians here in Canada or throughout the world. I have done everything possible to find a solution in order to solve this weakness. Today I have a device which was patented here in Ottawa. Laboratory tests were made and they were most satisfactory. I discussed this matter with several mechanical engineers who are of the opinion that this is an urgent matter.

Last year, in the month of September, I met Mr. Brunet, of the LaSalle Taxi Company in Montreal, who had been aware of the situation for about two years. I have a contract with him at the present time. He discussed the matter with his drivers, his managers, professional taxi drivers who drive night and day and who witness rather unpleasant things. A report was made. It would be very profitable if it could be adapted to automobiles on the road.

At Maissonnette, in New Brunswick, we have a plant which is not very large, but it will become large. We produce these devices at the present time at the rate of 450 per day. But this is a pilot plant only. In a very short time we will be able to produce thousands per day.

Consequently, I shall now, with your permission give you a description of the device.

This is a master cylinder, from a 1968 Chrysler. These are two of them. I will remove the cap. This is what we call a double cylinder. So, how can we use the same device for the two master cylinders? There is a slight space between the two. Consequently, we make a small hole here between the two master cylinders, so that half of the fluid will go from one cylinder to the other, and this does not affect them at all.

[Texte]

Le même appareil fonctionne pour la partie défectueuse qui descend à l'un ou l'autre. En d'autres mots, s'il n'y a aucune défectuosité au système des roues, l'infiltration du liquide se fait directement et en même temps. Là encore, elle peut signaler le danger.

Un autre problème peut se produire, soit, par l'obturbateur de joint que vous voyez en dedans du couvercle ici, qui devient défectueux s'il y a une perte d'huile qui se fait par le couvercle et alors, l'appareil l'indique immédiatement.

Je suis mécanicien depuis 1939, et je peux vous dire qu'il reste suffisamment de liquide pour effectuer un bon arrêt, la perte d'huile n'est pas brusque et vous pourrez rouler pendant un certain temps encore sans trop de danger.

J'ai un schéma ici d'un nouveau système de sécurité pour les freins d'automobiles, des compagnies *Chrysler*, *GM*, *Ford*, même *American Motors*, quoique je ne suis pas trop certain pour ce qui est de cette dernière. Alors, c'est un cylindre principal double adapté sur cette voiture, au bas.

Ce dispositif fonctionne sous pression. C'est très bien. Je ne veux pas critiquer; l'ingénieur qui l'a fait, est un homme et je respecte son intelligence.

Alors, quoi qu'il puisse se produire, tant que cette lumière est allumée, les freins ne fonctionnent plus, ni sur les roues avant ni sur les roues arrière. Par exemple, sur une voiture qui remorque une roulotte, si vous avez des freins sur les roues avant seulement, vous savez à peu près ce qui peut se produire, aussi bien que si c'était seulement sur les roues arrière. Si votre cylindre principal perd son huile par le haut, cela ne fonctionne pas parce qu'il n'y a plus de pression. La seule solution, c'est une pédale au plancher. Au début, je voulais améliorer la sécurité des freins d'automobile et de camion.

Maintenant, je suis à faire des études pour adapter cet appareil aux machines industrielles, aux tracteurs, aux grues, à tout système sur lequel il peut être adopté.

J'ai travaillé, il y a quelques années, pour une compagnie de construction à Port Cartier. Il y avait une machine dont la servodirection totalement hydraulique est tombée en panne. La pression d'huile avait tombé et le chauffeur n'a pas pu tourner. L'accident fut fatal. Cet appareil vise à prévenir toutes ces choses désastreuses.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Pourriez-vous nous expliquer comment fonctionne la flotte attachée au couvercle?

[Interprétation]

The same device operates for the defective part which goes down from one to the other. In other words, if there is no defect in the wheel system, the infiltration of fluid occurs directly and simultaneously. In this case, the device can still give an indication of danger.

Another problem which might perhaps arise too, is through the gasket which we find inside the cover here. If it is defective, if there should be any loss of fluid through the cover, then the device would indicate this immediately.

I have been a mechanic since 1939, and I can say that there is enough fluid left in order to stop adequately, the loss of fluid is not sudden, and you could still drive a while without great danger.

I have a print here of the new automobile safety braking systems of Chrysler, GM, Ford, and even American Motors, although I am not too sure with regard to the latter. It is a double master cylinder and that has been adapted to this car, at the bottom.

This device works under pressure. It is very good. I am not going to criticize it. I respect the intelligence of the engineer who designed it.

Then, whatever might happen so long as that light is on, it means that your brakes are not operating either on the front wheels or on the rear wheels. For instance, in the case of a car towing a trailer, if you have brakes on the front wheels only you know what can happen as well as if you were to have brakes on the rear wheels only. If your master cylinder loses its fluid through the top here, this does not work because there is no pressure. The only solution is to have a floor pedal. At first, I wanted to improve the safety of brakes on cars and trucks. At the present time, I am studying the possibility of adapting this device to industrial machinery, tractors, cranes, any system to which it could be adapted.

A few years ago, I worked for a large construction firm at Port Cartier. There was a machine there whose power steering which was fully hydraulic, had failed. The oil pressure had dropped and the driver was unable to turn. The accident was fatal. This device is designed to prevent all these disasters.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Could you tell us how the float which is attached to the cover works?

[Text]

M. Godin: L'appareil fonctionne au moyen d'une flotte qui suit le niveau de liquide. Cet appareil a été adapté directement à la manufacture, mais des ingénieurs m'avaient conseillé de seulement fabriquer l'appareil et de le mettre sur le marché parce que le garagiste pourrait l'installer. Je ne l'ai pas fait à cause du manque de précision. Tout est calculé et installé différemment pour chaque modèle d'automobile, chaque modèle de cylindre principal etc.

L'appareil est très simple à installer, n'importe qui peut le faire. Le certificat de garantie recommande que ce soit un mécanicien qui l'installe.

Voilà le but de l'appareil: sauver ma vie et la vie des autres. Une voiture qui n'a pas de freins, c'est dangereux pour les passagers, pour les piétons et pour les autres voitures.

A la suite de plusieurs accidents, tant à Montréal qu'au Nouveau-Brunswick, le conducteur était mort et on croyait que c'était parce qu'il avait conduit en état d'ivresse. On ne le savait pas au juste, mais on présumait. Il m'a été donné de travailler sur certaines de ces voitures, de les vérifier, et j'ai découvert que les freins étaient la cause de l'accident.

Aujourd'hui, dans n'importe quel accident, la personne humaine est présumée responsable. Elle est toujours soupçonnée d'avoir été distraite, d'avoir «pris un coup de trop» ou d'autre chose. La plupart, du temps, c'est la faiblesse des mécanismes qui entraîne un défaut qui cause l'accident.

Quand vous croyez pouvoir compter sur vos freins et qu'ils vous abandonnent dans le besoin, personne ne pense au frein à main. C'est fatal!

The Chairman: Perhaps the Committee would like to take a few minutes to come forward and look at this machine.

Mr. Breau: Before that, Mr. Chairman. Mr. Godin has had a test made in the laboratories of the New Brunswick Research and Productivity Council and the test showed a reliability of over 99.9 per cent. And all he needed to get it approved there was 65 per cent. Only one out of a thousand units failed the test. He has the report from the New Brunswick Research and Productivity Council, 99.9 per cent reliability.

[Interpretation]

Mr. Godin: The device works by means of a float which follows the level of the fluid. This device was adapted directly at the factory but the engineers had advised me to make only the device and put it on the market because garage mechanics could fix it. I did not do this because of the lack of precision. Everything is calculated and fitted differently for each model of automobile, each model of master cylinder, and so forth.

The device is very easy to fix, and anybody can do it. The warranty recommends that it be fixed by a mechanic.

The purpose of the device is to save my own life and that of others. A car without brakes is dangerous for the passengers, the pedestrians, and other cars. Several fatal accidents, both in Montreal and in New Brunswick, were attributed to drunken driving. We were not sure of this, but we presumed that to be the reason. I worked on some of these cars and I noticed that brake failure was the cause of the accident.

Today, when there is an accident, it is always the human being who is considered responsible. They say, perhaps he drank a little too much or he was careless, or something like that. Most of the time, however, it is a mechanical failure which causes the accident.

When you think that your brakes are sound and they fail when you need them, you do not think of using your handbrake, and the results are fatal.

Le président: Est-ce que vous voudriez prendre quelques minutes pour venir examiner cet appareil.

M. Breau: Avant cela, monsieur le président, je voudrais vous signaler que M. Godin a fait faire des essais par les laboratoires du Conseil de productivité et de recherche du Nouveau-Brunswick qui ont démontré que la fiabilité du dispositif dépassait 99.9 p. 100. Tout ce dont il avait besoin pour que le dispositif soit agréé, c'était une preuve de fiabilité de 65 p. 100. Seulement une unité sur 1,000 a failli à l'essai. Il a ici le rapport du Conseil de productivité et de recherche du Nouveau-Brunswick, dans lequel on dit que la fiabilité du dispositif est de 99.9 p. 100.

[Texte]

Mr. Chairman, could we have that report appended to our minutes?

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Howe: Well, would we need the whole report or just the part that referred to...

The Chairman: Just the part that referred to the safety...

Mr. Breau: It is only a small report; it is only about four pages.

Mr. Howe: Oh, I see. Oh, well, I was going to say the part that referred to this particular...

Mr. Breau: And Mr. Godin has some oil here and can give you a demonstration of the machine. He can give you a presentation of what brake failure is to show you that the light comes on and everything. Maybe you can come ahead and see it.

Le président: Messieurs, à la suite de la démonstration faite par M. Godin, il y a sans doute des députés qui ont des questions à poser. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, merci. Je crois que nous avons vu ce matin la démonstration d'un appareil qui peut certainement contribuer à sauver de nombreuses vies, à diminuer considérablement le nombre des accidents, car c'est là un appareil qui indique les défauts des freins. Le sachant à l'avance, nous pouvons agir en conséquence et faire faire les réparations avant qu'il ne soit trop tard.

Tout comme mon confrère, M. Breau, à titre de député du Nouveau-Brunswick je voudrais aussi profiter de l'occasion pour féliciter M. Godin de son talent et de son esprit d'initiative. Certaines personnes croient que rien de bon ne peut venir du Nouveau-Brunswick ou du Nord du Nouveau-Brunswick. Je n'accuse certainement personne, mais on entend ces choses-là. Je crois que M. Godin est une preuve éloquente du contraire et je tiens à le féliciter chaleureusement.

Maintenant, l'appareil que nous a montré M. Godin ce matin, monsieur le président, vaut dans la mesure où on en fera une application pratique sur les véhicules circulant sur nos routes: automobiles, camions, tracteurs, etc. Est-ce que M. Godin pourrait nous donner une idée de la façon avec laquelle les fabricants d'automobiles ont accueilli cette

[Interprétation]

Monsieur le président, est-ce que nous pourrions demander que le rapport soit imprimé en appendice au compte rendu de la réunion?

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Howe: Est-ce que nous avons besoin de tout le rapport ou seulement de la partie qui porte sur...

Le président: Seulement la partie qui traite de la sécurité...

M. Breau: Le rapport n'a que quatre pages.

M. Howe: Très bien! J'allais dire la partie qui traite seulement...

M. Breau: Et M. Godin a de l'huile ici, et il pourrait vous donner une démonstration de l'appareil. Il peut vous montrer exactement ce que ça signifie quand les freins ne fonctionnent pas et vous indiquer comment la lumière s'allume, etc. Il vaudrait peut-être mieux que vous avanciez pour voir.

The Chairman: Gentlemen, after the demonstration which we just had by Mr. Godin, are there any members who have any questions to put now? Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I think that, this morning, we saw the demonstration of a device which can certainly contribute in saving a great many lives and considerably decreasing the number of accidents, because this is a device which indicates a failure in the braking system. Knowing that in advance, one can then take the necessary measures to have the damage repaired before it is too late.

As a member from New Brunswick, I would also like to take this opportunity, as my colleague, Mr. Breau did, to congratulate Mr. Godin on his talent and his initiative. Some people are of the opinion that nothing good ever comes out of New Brunswick or the northern part of that province. I am not accusing anyone, but we do hear these things, and I think that Mr. Godin is an eloquent proof to the contrary. I would like to congratulate him warmly.

The device which Mr. Godin showed us this morning, Mr. Chairman, is valuable to the extent that it is applied in practice on vehicles travelling on our highways, i.e. automobiles, trucks, tractors, and so on. Could Mr. Godin give us an idea just how the automobile manufacturers took to the idea? Do they think of the device as something which could

[Text]

idée? Conçoivent-ils cet appareil comme quelque chose qui peut vraiment améliorer la sécurité sur nos routes en contribuant à diminuer le nombre d'accidents causés par une défaillance des freins? Quelle a été la réaction des manufacturiers d'automobiles, monsieur Godin?

M. Godin: Monsieur le président, merci monsieur. Alors pour répondre à votre question en ce qui a trait aux fabricants d'automobiles, je n'ai pas encore contacté les compagnies d'une façon vraiment sérieuse. Il y a certains ingénieurs qui ont dit: «Nous verrons plus tard quand la preuve en sera faite.» Il y en a plusieurs qui m'ont dit: «Mets-le sur le *Offer Market* pour faire les essais.»

• 1020

M. Corbin: Pardon, monsieur le président. Sur le quoi, vous dites là: *Harper Market*?

M. Godin: C'est le *Offer Market*: le marché des détaillants, chez les garagistes, etc.

M. Corbin: Ah bon! Oui.

M. Godin: Je vais vous donner un exemple. Il y a plusieurs ingénieurs qui m'ont dit: «Vous savez les signalisateurs, que nous appelons les *Flashers*, qui donnent des signaux lumineux pour tourner à gauche et à droite, ont été sur le marché à peu près six ans avant que les compagnies d'automobiles l'adoptent. C'est ainsi le cas des ceintures de sécurité ou d'autres mécanismes». Alors, ce sont là les conseils qu'on m'a donnés.

M. Corbin: Maintenant, pourriez-vous nous dire si, en plus d'avoir communiqué avec le Conseil de la recherche et de la productivité du Nouveau-Brunswick, vous avez aussi approché les autorités fédérales qui se préoccupent de la sécurité routière? Est-ce que vous avez eu l'occasion de communiquer avec certaines agences du ministère des Transports, par exemple, le Conseil national de la recherche?

M. Godin: C'est regrettable, mais au niveau du gouvernement fédéral, je n'ai contacté que l'Armée en 1967.

M. Corbin: Oui.

M. Godin: Ils l'ont très bien vu et ont même signalé plusieurs domaines où l'appareil pourrait s'adapter.

M. Corbin: Oui.

M. Godin: Dans les systèmes roulants, dans les avions, même dans la Marine, dans tous les systèmes hydrauliques de l'Armée.

[Interpretation]

really improve safety on our roads by contributing to a decrease in the number of accidents caused by brake failure? What was the reaction of the auto manufacturers, Mr. Godin?

Mr. Godin: Mr. Chairman, thank you, sir. To answer your question with regard to the automobile firms, I have not yet contacted them very seriously. Some engineers said they would see once it has been tested. Several of them told to put it on the *Offer Market* to have it tested.

Mr. Corbin: Excuse me, Mr. Chairman. Did you say the *Harper Market*?

Mr. Godin: It is on the *Offer Market*. That is the retail market which includes garage owners, and so on.

Mr. Corbin: I see.

Mr. Godin: I will give you an example. Several engineers have told me that the signal lights or the flashers as they are called, which indicate left- and right-hand turns, were on the market for about six years before the automobile firms adopted them, just like the safety belt, for instance, or other devices. This was the advice given to me by these people.

Mr. Corbin: Could you tell us whether in addition to getting in touch with the Productivity and Research Council of New Brunswick, you also got in touch with the federal authorities dealing with road safety? Have you had the opportunity of communicating with certain agencies of the Department of Transport, for instance, the National Research Council?

Mr. Godin: It is very regrettable, but at the federal government level, I contacted only the Army in 1967.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Godin: They looked on it favourably and also indicated several fields where the device could be used.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Godin: In rolling stock, in airplanes, even in the Navy, and in all hydraulic systems of the Army.

[Texte]

M. Corbin: Est-ce que, à l'heure actuelle, monsieur le président, cet appareil ou un autre semblable est en usage dans l'équipement du gouvernement fédéral, que ce soit l'Armée, l'Aviation ou les flottes roulantes? A votre connaissance, est-ce qu'on s'en sert?

M. Godin: Pas encore.

M. Corbin: Vous n'avez pas eu l'occasion d'en produire pour le gouvernement fédéral?

M. Godin: Non, pas encore.

M. Corbin: Non. Maintenant, vous parliez d'avions il y a un instant, est-ce un système qui peut très bien s'adapter aussi au système de freinage hydraulique des avions, type commercial, petits et gros?

M. Godin: Certainement.

M. Breau: Monsieur le président, une question supplémentaire?

Le président: Oui. Monsieur Breau?

M. Breau: Savez-vous, monsieur Godin, si les avions sont munis présentement d'un appareil qui peut signaler une déficience dans leur système?

M. Godin: J'ai consulté des ingénieurs de la Royal Air Force, j'ai même examiné la mécanique. Alors, ce qu'ils ont est sous pression comme cela. J'ai consulté certains pilotes, particulièrement pour la descente des roues de l'avion. Il y a une lumière qui s'allume; tant qu'elle s'allume, cela veut dire que la pompe n'a plus de pression. Ils ont une pompe qui fonctionne manuellement, mais s'il n'y a plus de liquide, elle ne sert pas à grand-chose.

Le président: Monsieur Corbin?

M. Corbin: Oui, monsieur le président, je vais continuer mes questions. Monsieur Godin, conduisez-vous une voiture vous-même?

M. Godin: Certainement.

M. Corbin: Avez-vous un appareil de ce genre sur votre voiture?

M. Godin: J'ai l'honneur d'avoir fait le premier test.

M. Corbin: Est-ce qu'il s'est présenté des occasions où, à votre avis, cet appareil aurait pu contribuer à vous sauver la vie?

M. Godin: Certainement, même je suis allé plus loin que cela. Je suis un inventeur; je

[Interprétation]

Mr. Corbin: At the present time, Mr. Chairman, is this device or a similar device, in use on any equipment of the federal government whether it be the Army, the Air Force, or rolling stock? To your knowledge, is this device being used?

Mr. Godin: Not yet.

Mr. Corbin: You have not had the opportunity of producing any for the federal government?

Mr. Godin: Not yet.

Mr. Corbin: You were speaking of aircraft a little while ago. Would this be a system which could easily be adapted to the hydraulic braking system of small and large types of commercial aircraft?

Mr. Godin: Certainly.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I have a supplementary question.

The Chairman: Yes. Mr. Breau?

Mr. Breau: Do you know, Mr. Godin, whether aircraft at the present time have any type of apparatus which indicates a failure in their system?

Mr. Godin: I consulted engineers in the Royal Air Force. I even examined machinery. They used a pressure system similar to that one. I consulted with some pilots, especially with regard to the lowering of the wheel carriage of the aircraft. There is a light that goes on, and while it is on it means that the pump no longer has any pressure. There is a spare pump that is manually operated, but if there is no more fluid left, it is not of any use.

The Chairman: Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Yes, Mr. Chairman, I will continue my questioning. Mr. Godin, do you drive an automobile yourself?

Mr. Godin: Certainly.

Mr. Corbin: Do you have a device of this type on your car?

Mr. Godin: I have had the honour of making the first test.

Mr. Corbin: Have there been any occasions when in your opinion this device might have contributed in saving your life?

Mr. Godin: Certainly. I even went further than this. I am an inventor. I do my own tests

[Text]

fais mes tests moi-même, c'est moi qui prends le premier risque sur ma propre vie. Alors, j'ai une voiture Ford, j'ai fait un trou dans le revêtement du cylindre principal afin de laisser du liquide s'écouler. L'appareil était installé et j'étais certain qu'il serait fidèle et il l'a été.

M. Corbin: Sur combien de voitures au Canada trouve-t-on votre appareil, présentement?

M. Godin: Nous débutons. Présentement, il y en a sur des autobus scolaires dans la région de Shippegan et ils s'en sont servi et il leur a rendu service.

M. Corbin: Sur combien d'autobus?

M. Godin: Sept ou huit. Il doit y en avoir plus que cela, mais je ne sais pas trop, trop.

M. Corbin: Maintenant, les appareils...

M. Godin: Pardon, il y a des camions aussi. Il y a un mois et demi, il a rendu vraiment service à un chauffeur dont le camion en était équipé et sans cet appareil, on se demande si le chauffeur serait en vie aujourd'hui.

M. Corbin: Vous disiez que sept ou huit autobus scolaires au Nouveau-Brunswick ont cet appareil. Est-ce que cela a été fait à la connaissance et avec l'autorisation du ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick?

M. Godin: Alors, c'est la Commission scolaire de Shippegan qui a permis d'installer ces appareils...

M. Corbin: ...qui a pris cette décision...

M. Godin: ...à la demande des chauffeurs des autobus.

M. Corbin: Et, est-ce que les conducteurs de ces autobus sont satisfaits?

M. Godin: Vraiment satisfaits.

M. Corbin: Ils y voient un avantage réel?

M. Godin: D'après les rapports qu'ils m'ont donnés, ils se sentent plus en sécurité et ils ont plus de confort.

M. Corbin: ...Et plus de confiance en eux-mêmes?

M. Godin: Plus de confiance.

M. Corbin: Je vous remercie bien, monsieur Godin, monsieur le président.

Mr. Howe: Mr. Godin, you indicated that you are an inventor. Have you invented other

[Interpretation]

and I take the first risk with my own life. I have a Ford automobile. I made a hole in the casing of the master cylinder to cause a loss of fluid. I had the device installed and I was certain that it would do the job, and it did.

Mr. Corbin: How many automobiles in Canada use your device, at the present time?

Mr. Godin: We are only getting started. At the present time, we have some on school buses in the Shippegan region. They have used it, and it has been useful to them.

Mr. Corbin: On how many buses?

Mr. Godin: Seven or eight. There must be more than that, but I am not too sure.

Mr. Corbin: Now, the devices...

Mr. Godin: Excuse me, but there are trucks, too. A month and a half ago, the device really rendered service to a driver on whose truck it had been installed. If it had not been for this, one wonders whether the driver would be alive today.

Mr. Corbin: You were saying that this device is to be found on seven or eight school buses in New Brunswick. Was this done with the knowledge and the authorization of the Department of Education of New Brunswick?

Mr. Godin: It was the Shippegan School Board which authorized to have these devices installed...

Mr. Corbin: ...which took that decision...

Mr. Godin: ...at the request of the school bus drivers.

Mr. Corbin: Are these drivers satisfied?

Mr. Godin: They are really satisfied.

Mr. Corbin: Do they find a real advantage in it?

Mr. Godin: According to the reports I received, they feel safer and more comfortable.

Mr. Corbin: And they have more confidence in themselves?

Mr. Godin: Yes.

Mr. Corbin: I thank you very much, Mr. Godin, and Mr. Chairman.

M. Howe: Monsieur Godin, vous avez dit que vous étiez un inventeur. Avez-vous

[Texte]

types of mechanical apparatus than the one we have before us today?

M. Godin: Oui, j'en ai un présentement sur un appareil pour la production de l'air. Cet appareil n'a pas encore été breveté, il est encore à l'étude, j'ai fait un test. Alors, j'avais un Packard dans le temps, j'ai fait cela l'année passée. J'ai séparé le tuyau d'échappement du silencieux, j'ai pris un tuyau flexible, je l'ai envoyé à l'intérieur de la voiture, je me suis assis dans ma voiture, j'ai mis le contact, et j'ai laissé tourner le moteur pendant une heure à une révolution de 2,600 à 2,800 tours à minute, et les vitres étaient fermées. Vous voyez je suis encore ici à la table.

Mr. Howe: That is rather interesting, Mr. Godin. We had the Minister before us the other day and he said that these contrivances are in use on some of the government cars in Ottawa. Have you approached the government with regard to this one that you have invented, that you had on your Packard car?

M. Godin: Non, tout inventeur aime garder son secret, n'est-ce pas?

Mr. Howe: Thank goodness you are still alive, Mr. Godin.

Mr. Breau: Mr. Howe, permit me to say, I think you asked if he invented other things, Mr. Godin without revealing any of your secrets, I think you were working last summer...

Je pense que vous travailliez l'été dernier sur une tondeuse à gazon qui pourrait s'adapter à une souffleuse à neige. Êtes-vous prêt à parler de cela maintenant?

M. Godin: Justement...

Le président: Non, je ne crois pas que nous enlevions...

M. Breau: Non, mais, c'est parce qu'il avait demandé...

Le président: Nous pouvons lui demander il a d'autres projets à venir, s'il nous dit oui, très bien. Mais on ne doit pas dévoiler des secrets, comme il nous l'a bien dit d'ailleurs.

M. Godin: Ah oui!

1030

Mr. Howe: I think the question was asked about approaches that have been made to car manufacturers with regard to using this apparatus that you have, Mr. Godin? You answered that question, did you not? Have you approached car manufacturers to have them look at this particular apparatus?

[Interprétation]

inventé d'autres dispositifs mécaniques en plus de celui que nous avons ici aujourd'hui?

Mr. Godin: Yes. I am working at the present time on a device for the production of air. It is not yet patented. I am still working on it, and I tested it. I had a Packard at the time, that was last year. I uncoupled the exhaust pipe from the muffler and sent the noxious gases inside the automobile through a piece of flexible tubing. I sat in the car myself, started the motor and let it run for one hour at 2,600 to 2,800 rpm with my windows closed. And you see I am still here, before you, at the table.

M. Howe: C'est très intéressant, monsieur Godin. L'autre jour, le ministre a comparu et il a dit qu'ils utilisaient ces dispositifs pour certaines voitures du gouvernement à Ottawa. Est-ce que vous avez communiqué avec le gouvernement à propos de cette invention que vous aviez sur votre Packard?

Mr. Godin: No. Any inventor likes to keep his own secrets.

M. Howe: Monsieur Godin, je suis fort heureux que vous soyez toujours vivant.

M. Breau: Permettez-moi, M. Howe. Lorsqu'on a demandé si vous avez inventé autre chose, monsieur Godin, sans révéler vos secrets, je pense que l'été dernier...

Last summer you were working, I believe, on a lawn mower which could also be adapted to snow blower. Are you ready to speak about that now?

Mr. Godin: Precisely...

The Chairman: I do not think we should...

Mr. Breau: It is because he had asked whether...

The Chairman: We may ask him if there are other projects under way. And if he says yes, fine. But we do not want him to reveal any secrets.

Mr. Godin: Right!

M. Howe: Je pense qu'on a posé la question portant sur les offres que vous avez faites aux fabricants concernant l'usage de votre dispositif. Vous avez répondu, n'est-ce pas? Est-ce que vous avez communiqué avec des fabricants d'automobiles pour leur montrer ce dispositif de sécurité?

[Text]

Mr. Godin: J'ai consulté certains ingénieurs qui m'ont dit de mettre d'abord le produit sur le marché pour un certain temps. On avait fait la même chose pour les feux clignotants et les ceintures de sécurité. Ces produits ont été vendus au détail avant d'être utilisés par les fabricants d'automobiles.

Mr. Howe: You indicated that you were producing 450 a day, is this correct?

The Chairman: I believe he said he could.

Mr. Godin: Actuellement, je peux en fabriquer 450 par jour. Nous pourrions en fabriquer des milliers dans un avenir très rapproché, peut-être dans deux mois.

Mr. Howe: What is the installed cost of this contrivance?

Mr. Godin: Il faut 20 minutes d'ouvrage pour l'installer. Cela pourrait coûter environ \$2, mais la plupart des mécaniciens ne demandent pas un sou. L'installation peut facilement être faite. J'ai fixé la petite ampoule au tablier de bord; un fil part de la bobine d'allumage et se rend jusqu'à l'appareil, et un autre se rend à la petite ampoule. C'est tout.

Mr. Howe: You did not answer my question entirely, Mr. Godin. How much does it cost to the individual who is buying it completely installed in his car? Is this the apparatus, or the time of putting it on?

Mr. Godin: Le prix de l'appareil est de \$13.60 au détail. L'appareil peut être bien installé pour \$1.50.

Mr. Howe: Who is distributing this apparatus? Is it being distributed outside of New Brunswick, in Quebec and Ontario and all of the other provinces, or is it pretty well in the area in which you live at the present time?

Mr. Godin: Présentement, j'ai un contrat exclusif avec Lasalle Taxis pour la province de Québec. Ceux qui veulent s'en procurer n'ont qu'à entrer en communication avec cette compagnie.

Mr. Howe: They are not available to the retail buying public through parts stores such as, Canadian Tire Corp. Associate Stores or Western Tire and Auto Supply Ltd., or any of those organizations that specialize in auto parts, other than La Salle Automobile Inc?

Mr. Godin: Ce sera disponible dans peu de temps pour ces organismes. Je pousse la vente

[Interpretation]

Mr. Godin: I did consult some engineers. The engineers told me that the device should be put on the market for some time. This was done in the case of flasher lights and safety belts. These products were sold on the retail market before being used by automobile manufacturers.

Mr. Howe: Vous avez dit que vous en produisez 450 par jour, c'est juste?

Le président: Je crois qu'il a dit qu'il pouvait fabriquer ce nombre.

Mr. Godin: Presently I can make 450 per day. In the very near future, perhaps in a couple of months, we will be able to produce thousands of these devices.

Mr. Howe: Combien coûtent ces dispositifs, une fois installés?

Mr. Godin: It takes about 20 minutes to install the device. It could cost about \$2. but most garages do it free of charge. It is an installation which can easily be done. I installed the small lamp bulb on the dash board. There is a wire that goes from the coil to the apparatus and then another goes to the light bulb. That is all.

Mr. Howe: Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question monsieur Godin. Combien en coûte-t-il à celui qui achète une voiture dans laquelle le dispositif est déjà installé? S'agit-il du dispositif ou du temps qu'il faut pour l'installer?

Mr. Godin: The retail price is \$13.60. Installation cost could be \$1.50.

Mr. Howe: Qui fait la distribution de ces dispositifs? Est-ce qu'on le distribue à l'extérieur du Nouveau-Brunswick, au Québec, en Ontario et dans les autres provinces ou simplement dans votre région.

Mr. Godin: At the present time, I have an exclusive contract with Lasalle Taxis, in the Province of Quebec. Those who want to purchase the device simply have to get in touch with this company.

Mr. Howe: Le public qui achète au détail ne peut donc pas se procurer le dispositif dans un magasin du genre des Canadian Tire Corp. Associate Stores ou Western Tire and Auto Supply Ltd. ou auprès d'un organisme qui se spécialise en pièces de voitures? N'y a-t-il que Lasalle Automobile Inc.?

Mr. Godin: They will be available shortly to these organizations. I try to push sales as

[Texte]

le plus possible. J'ai un mécanicien qui est capable d'installer l'appareil. Avec la vente au détail, n'importe qui peut essayer de l'installer, ce qui peut causer des problèmes.

Mr. Howe: Mr. Godin, if you had a complete brake failure, how would you bring your car to a stop? Suppose your emergency brake would not work either?

An hon. Member: Throw out the parachute.

M. Godin: Avec cet appareil, je serais prévenu d'avance.

Mr. Howe: Otherwise you would be able to stop your car if you had a hydromatic on it that you could gear it down and probably you could put it into reverse? Is this true?

• 1035

M. Godin: Premièrement, une personne doit garder son frein à main en bon état. Cet appareil assure une meilleure sécurité et un arrêt certain.

Mr. Howe: Mr. Godin, I had an experience myself several years ago, when I was driving a gear-shift car and I had the brakes repaired probably 20 miles earlier. The brakes went out within a few yards of a busy intersection and I was able to gear that car down through intermediate into low and finally get it stopped that way. I do feel that there is a necessity for driver education in this regard; that people can, not only have an apparatus of this type to warn them, but I think there is room for driver education in the ways and means of stopping a vehicle when an accident of this type happens. Thank you Mr. Godin.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, just to follow up briefly Mr. Howe's question, did I understand you to say that Lasalle is the only distributor now? Did I understand you to say that Lasalle is the only distributor at this particular time?

M. Godin: Pour la province de Québec, oui. Les personnes ou organismes d'ailleurs doivent approcher directement la compagnie *Hydraulic Safety Devices Limited* à Maissonnette.

Mr. Skoberg: Could any mechanic install his at any garage whatsoever?

M. Godin: Oui.

M. Skoberg: How many man-hours would you consider necessary for the installation?

M. Godin: Au plus 20 minutes.

21503—2

[Interprétation]

much as possible. I have a mechanic who can install the device. If retail stores are selling anyone can try to do it himself and this could create problems.

M. Howe: Monsieur Godin, si vos freins manquaient tout à fait, comment feriez-vous pour arrêter votre voiture si votre frein d'urgence manquait aussi?

Une voix: Sortez les parachutes.

Mr. Godin: With this device I would be warned ahead of time.

M. Howe: Autrement, vous pourriez arrêter votre voiture si vous avez le dispositif. Vous pourriez changer de vitesse et la mettre en marche arrière? C'est juste?

Mr. Godin: To begin with, when you drive a car you should keep your safety brake in good condition. This gives additional safety and stopping is no problem.

M. Howe: Monsieur Godin, il y a plusieurs années, je conduisais une voiture à transmission manuelle dont je venais de faire réparer les freins 20 milles plus tôt. Les freins ont manqué à quelques verges d'un carrefour à grande circulation. J'ai pu arrêter la voiture en changeant de vitesse. A mon avis, il y a grand besoin de formation chez les conducteurs. Les gens devraient non seulement munir leur voiture d'un tel dispositif, mais aussi apprendre comment arrêter une voiture lorsqu'un accident de ce genre se produit. Merci monsieur Godin.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Monsieur le président, je veux simplement donner suite à la question de M. Howe. Si j'ai bien compris, vous dites que Lasalle est le seul distributeur à l'heure actuelle?

Mr. Godin: In the Province of Quebec, yes. People or organizations elsewhere can approach directly the *Hydraulic Safety Devices Limited* in Maissonnette.

M. Skoberg: Est-ce que n'importe quel mécanicien peut installer le dispositif à n'importe quel garage?

Mr. Godin: Certainly.

M. Skoberg: Combien d'heures-homme doivent être consacrées à l'installation?

Mr. Godin: No more than 20 minutes.

[Text]

Mr. Skoberg: My other question has been asked, thank you.

Mr. McCutcheon: Mr. Godin, I want to say how very pleased I am to meet you and to talk to someone who is obviously dedicated to safety as you are. I have one question. I have an electric clock in my car, which has not kept time since I first got it. I also have an electric gas gauge that is just a guess whether I have gas or not. Do you envisage that this electric gadget of yours will be 100 per cent or 90 per cent accurate or is it going to fall into the same category as these other things that are in our mass-produced cars?

M. Godin: Tous ces appareils fonctionnent au moyen de petites bobines qui sont très sensibles. Il peut se produire une défectuosité dans le mécanisme de l'horloge ou du réservoir d'essence. Si j'avais un tableau, je pourrais même vous expliquer ce qui se produit.

Dans cet appareil, j'ai fait attention à ce que rien ne fasse défaut. La fabrication est solide, soudée; le métal est résistant de manière à éviter les bris.

Mr. McCutcheon: I have experienced, not recently but in cars that I have owned, a brake failure, not 100 per cent, but lots of brake pedal, not getting the action that I needed, and it was diagnosed as too much heat. What about the quality of brake fluids? Let us suppose that I ran into that situation again. I have lots of pedal, but I am not getting a braking action. What will your instrument do in this case?

M. Godin: Cet appareil n'indique que le niveau d'huile, non sa pression. Pour répondre à votre question, votre problème vient peut-être du fait que le servo-mécanisme est défectueux, qu'il perd une quantité d'air, ce qui rend la pédale dure.

Il y a aussi l'état de la garniture des freins qui est un autre problème. Il faut de temps en temps vérifier s'il n'y a pas une huile qui coule dessus pour former un glacage. De plus le mécanicien qui installe la garniture doit être compétent, parce que chaque voiture, chaque modèle demande une pression différente.

M. McCutcheon: I thank you very much for your explanation, but my question really is this. In the case of extreme heat, due to hard, fast driving, is it possible that there would be sufficient pressure, even though the level might be low, that your indicator would not show a falling off of the level of the hydraulic fluid.

[Interpretation]

M. Skoberg: On a déjà posé mes autres questions, merci.

M. McCutcheon: Monsieur Godin, je dois dire que je suis très heureux de vous avoir rencontré et d'avoir parlé à quelqu'un qui travaille vraiment pour la sécurité. J'ai une question à vous poser. J'ai une horloge électrique dans ma voiture, qui n'a jamais fonctionné. J'ai aussi une jauge électrique à essence électrique, qui est toujours inexacte. Est-ce que vous prévoyez que notre dispositif électrique sera précis à 100 p. 100 ou à 90 p. 100 ou s'il entrera dans la même catégorie que les autres dispositifs dont sont munies les voitures produites de série?

Mr. Godin: All these devices you mentioned work on small, very sensitive coils. There could be a defect in the mechanism of your clock or gas tank. If I had a dashboard here I could explain to you what goes on. I saw to it that nothing in this device could fail. It is very solid, it is soldered, it is very resistant metal so as to avoid breakage.

M. McCutcheon: Il m'est déjà arrivé, non pas récemment, mais dans des voitures que j'ai déjà eues, d'avoir des freins qui fonctionnaient mal, qui ne donnaient pas le freinage dont j'avais besoin. On m'a dit qu'il y avait trop de chaleur. Que dire de la qualité du liquide utilisé pour les freins? Disons que cela se produise de nouveau? J'utilise la pédale de freins, mais la voiture ne s'arrête pas. Comment réagira votre dispositif dans de telles circonstances?

Mr. Godin: This device shows only the fluid level not the pressure. To answer your question, your problem may be that your power brake is not working properly and that it loses a certain quantity of air which is the reason why you have a hard pedal.

The condition of the lining has to be taken into account and this is another problem. Once in a while the linings have to be checked to see whether oil has been dripping on them. The mechanic in charge of installing the lining has to be sufficiently qualified because each model of car requires a different pressure.

M. McCutcheon: Je vous remercie de votre explication, monsieur Godin. Ma question est vraiment la suivante: quand il se dégage beaucoup de chaleur parce qu'on a conduit la voiture rapidement, est-ce qu'il se peut que la pression soit suffisante même si le niveau est bas, pour que votre dispositif n'indique pas une baisse du niveau du liquide hydraulique?

[Texte]

M. Godin: Oui, je suis très fier de répondre à votre question.

S'il y a chaleur au lieu de diminuer de volume, le liquide est sensé augmenter. Mon expérience me dit que s'il y a chaleur inhabituelle dans les freins, c'est que quelque chose est mal ajusté. Si la garniture est trop serrée cela peut causer une certaine chaleur. Toute voiture dont les freins sont réglés selon les instructions du manufacturier, ne devrait pas poser de problème.

Mr. McCutcheon: I am not talking, Mr. Godin, about brake linings or wheels, I am merely talking about the hydraulic system. I had this happen to me driving across the desert. I will not mention the make of the automobile, but if I told you where the reservoir was you would know what kind of car it was. I got an effect in the hydraulic system virtually of a buoy. Now, how would your machine react to this situation?

This was caused by external heat, heat from the motor, working on the hydraulic fluid and it was necessary in order to rectify it to completely drain the lines and put in a special super-doooper heavy-duty fluid.

M. Godin: Excusez-moi, monsieur, si je n'avais pas compris votre question.

Cet appareil n'a rien à voir avec la chaleur. Il va indiquer le niveau de l'huile, qu'elle soit chaude, ou froide. Pour ce qui est de la chaleur qui peut attaquer le cylindre principal, si une voiture voyage souvent dans ces contrées, il faudrait faire quelque chose, et je viens tout juste de penser à une solution.

Mr. McCutcheon: I will not ask you in front of all these people, but I will have a visit with you afterwards.

I can see that this instrument of yours could have really a good application, as you mentioned, in hydraulic systems, industrial and teering and all the rest of it. Indeed I do wish you well, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Monsieur Godin, le dispositif que vous nous présentez, est-ce que des gens l'ont déjà fait installer sur des véhicules neufs? Les propriétaires d'autos neuves, ont tout de même une garantie des manufacturiers; est-ce que le fait d'adopter de faire installer ce dispositif changerait la garantie ou créerait certains inconvénients?

21503-24

[Interprétation]

Mr. Godin: Yes. I am very proud to answer your question.

If heat is produced instead of decreasing, the fluid should expand. According to my experience, if there is unusual heat produced in the brakes the adjustment of the brakes is faulty. If the linings are too tight some heat could occur. Any car in which the brakes are adjusted according to the conditions specified by the manufacturer should have no problem in this regard.

M. McCutcheon: Monsieur Godin, je ne parle pas des garnitures de freins ou des roues. Je parle simplement du système hydraulique. J'ai déjà eu l'expérience en traversant un désert. Je ne mentionnerai pas la marque car si je vous disais où se trouve le réservoir vous sauriez de quel genre de voiture il s'agit. Il y a eu un effet de bouée dans le système hydraulique. Comment votre dispositif réagirait-il dans de telles circonstances?

La difficulté était causée par la chaleur externe, la chaleur du moteur, qui agissait sur le liquide hydraulique et pour rectifier la situation il a fallu vidanger les canalisations et y verser un liquide très spécial.

Mr. Godin: I'm sorry, I had not understood your question.

This device has nothing to do with heat. It indicates the level of fluid, whether it is hot or cold. As for the master cylinder if a car travels often in desert areas something should be done and I have just thought of a solution to this problem.

M. McCutcheon: Je ne vous poserai pas la question devant tous ces gens, mais j'irai vous voir après la séance.

Je peux très bien voir, l'utilité pratique de ce dispositif dans les systèmes hydrauliques, dans l'industrie et ainsi de suite.

Bonne chance. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Godin, has your device been installed on new vehicles? The owners of new cars receive a warranty from the manufacturer. Will the fact of having this device installed change the warranty in any way or would there be any disadvantages as a result of this?

[Text]

M. Godin: Plusieurs personnes, dès qu'elles achètent des voitures neuves, y font installer ce dispositif.

Il ne peut pas affecter la garantie de la voiture, parce que nous ne touchons pas au système de freins du manufacturier. L'appareil ne fait que munir le couvercle d'une flotte qui descend dans le cylindre principal pour mesurer le niveau d'huile. On ne fait que percer un petit trou par le milieu du cylindre principal à 50 p. 100. J'ai consulté des ingénieurs professionnels pour savoir si ce petit trou pouvait affecter la garantie du manufacturier. La réponse fut: «non».

M. Portelance: Monsieur Godin, le Comité ne peut pas dire que votre invention deviendra la trentième norme de sécurité. Par contre, s'il recommandait au ministre et aux experts du gouvernement d'étudier votre appareil, seriez-vous prêt à revenir faire les démonstrations voulues?

M. Godin: Certainement. Je serai à votre service.

M. Portelance: Vous avez mentionné que vous n'avez jamais fait d'offre à des compagnies d'automobiles, du moins, pas officiellement.

M. Godin: J'ai consulté des ingénieurs qui m'ont dit de mettre le produit sur le marché avant tout pour acquérir une certaine expérience. Ensuite, selon eux, on pourra faire le nécessaire.

M. Portelance: Si des compagnies d'automobiles décidaient d'utiliser votre appareil, devraient-elles vous payer des redevances?

M. Godin: Je ne tiens pas à vendre mes droits sur le brevet. J'aimerais que toutes les compagnies l'utilisent, mais toutes avec les mêmes privilèges et sur un pied d'égalité. Quand on vend des droits d'un brevet à une compagnie, elles les garde pour sa publicité.

M. Portelance: Alors l'appareil en question pourrait être fabriqué par ces compagnies-là?

M. Godin: Je tiens à le fabriquer moi-même.

M. Portelance: Vous tenez à le fabriquer. En êtes-vous capable?

M. Godin: J'en suis capable.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: On a parlé de garanties à deux occasions. Est-ce que vous-mêmes garantisiez

[Interpretation]

Mr. Godin: Many people have this device installed as soon as they get a new car.

This cannot affect the warranty on the car because we are not touching the manufacturers brake system. The device is simply placed on the cover with a float which goes down into the master cylinder and indicates the level of the oil. A small hole is simply made through the center of the master cylinder halfway down. I have consulted professional engineers to see if this small hole could affect the warranty and they told me "no".

Mr. Portelance: Mr. Godin, the Committee cannot say that your invention will become the thirtieth safety standard. However if it was recommended to the Minister and to the government experts to examine your device are you willing to come here and make the necessary demonstrations.

Mr. Godin: Certainly. I will always be available.

Mr. Portelance: You mentioned that you had never approached automobile companies, at least officially.

Mr. Godin: I have contacted engineers who told me to put the product on the market before anything else, in order to acquire some experience. According to them the rest can be taken care of afterwards.

Mr. Portelance: If the car manufacturers were to decide to use your device would they have to pay you any royalties?

Mr. Godin: I do not insist on selling my patent rights to my invention. I would hope all companies to use it and all of them to have the same privileges on the same basis. Where one sells his patent rights to a company, it keeps them for advertising purposes.

Mr. Portelance: Could your device be made by those companies?

Mr. Godin: I insist on making them myself.

Mr. Portelance: You want to make them yourself, but can you do it?

Mr. Godin: Yes, I can.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: We spoke of warranties on two occasions. Do you yourself guarantee your

[Texte]

votre appareil, son fonctionnement et tout ce qui s'y rattache?

M. Godin: Justement, j'ai ici la formule de garantie, de même que la description de l'appareil.

Le président: Monsieur Corbin, on est justement en train de faire photocopier la formule de garantie; vous en aurez des copies dans quelques minutes.

M. Corbin: Monsieur le président, étant donné que le Comité a décidé de faire imprimer le rapport du Conseil de la recherche et de la productivité du Nouveau-Brunswick en appendice à nos comptes rendus, ne pourrait-on pas aussi inclure le texte de la garantie?

Le président: C'est fait, justement. On en a fait faire des photocopies et il sera... Monsieur Breau?

M. Breau: Monsieur Godin, le rapport du *New Brunswick Research and Productivity Council* ne porte malheureusement qu'une signature.

Avez-vous une lettre qui prouve que le rapport a bien été préparé par le Conseil.

M. Godin: J'en ai une chez-nous...

M. Breau: Pourriez-vous l'envoyer au président du Comité demain, lorsque vous arriverez chez-vous? Pour que ce rapport soit valide, il doit être identifié.

M. Godin: Certainement.

M. Corbin: Une question supplémentaire, monsieur le président. Cette garantie a-t-elle été l'objet de réclamations de la part des usagers de votre appareil? Est-ce qu'on vous a déjà demandé remboursement?

M. Godin: Jusqu'à maintenant, personne n'est venu présenter de réclamation.

L'appareil est en usage depuis plus de deux ans. On a fait des tests. L'appareil fonctionne bien. Je n'ai eu aucun mauvais rapport, aucun appareil n'a fait défaut.

M. Corbin: Je vous demandais au tout début, quel était le nombre total d'appareils produits par vous qui sont actuellement en usage? Avez-vous un nombre approximatif?

M. Godin: Environ 400.

Mais il peut y en avoir plus que ça parce que j'en ai expédié un lot à Montréal et je ne peux pas dire s'ils ont tous été vendus. C'est donc difficile de donner un nombre exact. J'en ai vendu à des garages de Caraque, Bathurst

[Interprétation]

device, its operation and everything pertaining to it?

Mr. Godin: Precisely. I have here the warrantee form and a description of this device.

The Chairman: Mr. Corbin, I was just having photocopies made of the warrantee and the Committee will have a copy of it in a few moments.

Mr. Corbin: In view of the fact that the Committee decided to print the report of the New Brunswick Research and Productivity Council as an appendix to the minutes of our proceedings, could we not also include the wording of this warrantee?

The Chairman: It has already been done. As a matter of fact, we had photocopies made of it and it will... Mr. Breau?

Mr. Breau: Mr. Godin, the report issued by the New Brunswick Research and Productivity Council unfortunately, bears the signature of only one person. Do you have a letter to prove that this report was actually prepared by the Council?

Mr. Godin: I have such a letter at home.

Mr. Breau: Could you send it to the Chairman of the Committee tomorrow, once you will be at home? In order for this report to be valid it has to be identified.

Mr. Godin: Certainly.

Mr. Corbin: A supplementary, Mr. Chairman. Has this warrantee so far been the object of any claim on the part of the users of your device? Has there been someone to claim reimbursement?

Mr. Godin: Up to now, no one has made any claim.

The device has been in use for over two years and tests have been conducted on it and this device works properly. There have been no bad reports and none of these devices has not been functioning properly.

Mr. Corbin: I was asking you at the beginning, what was the total number of your devices presently in use approximately?

Mr. Godin: Around 400.

Although, there might be more than that because I shipped some to Montreal and I cannot say whether all of them have been sold. So it is very difficult to give you a precise figure. I sold some to service station

[Text]

et Shippegan qui en vendent à leurs clients. Il y en a au moins 400 en circulation.

M. Corbin: Une dernière question, monsieur le président.

Avez-vous consulté un avocat-conseil pour rédiger le texte de votre garantie?

M. Godin: J'ai consulté des avocats, M. John Hogan de Bathurst, M. Bernard Jean, le ministre de la Justice du Nouveau-Brunswick, et d'autres avocats à ce sujet.

M. Corbin: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

Monsieur Portelance?

M. Portelance: Monsieur Godin, avez-vous déjà essayé de vendre votre produit aux États-Unis?

M. Godin: Je n'ai pas fait beaucoup de démarches. Je suis en communication avec le sénateur Edward Kennedy et le sénateur McIntyre du New Hampshire. J'ai déjà rencontré des officiers supérieures de l'Armée américaine qui voient la chose d'un très bon œil. Mais je voulais implanter l'affaire au Canada d'abord, pour qu'il en bénéficie.

M. Portelance: Votre appareil est-il protégé par un brevet, du côté américain?

M. Godin: M. André Richard, qui agit comme notre avocat, ici à Ottawa, s'est occupé du brevet. Il m'a dit qu'il n'y avait pas de problèmes de ce côté.

M. Portelance: Du fait que votre appareil soit sur le marché présentement, les États-Unis peuvent-ils s'objecter à l'émission d'un brevet?

M. Godin: Il y a une entente à ce sujet entre le Canada et les États-Unis, d'après ce que M. Richard m'a laissé entendre. Évidemment, pour réaliser mon appareil, j'ai dû me rendre aux États-Unis, pour certains tests. Pour ce qui est des brevets américains...

M. Portelance: Il n'y a rien de semblable là-bas?

M. Godin: Cet appareil est unique, à l'heure actuelle.

M. Portelance: Et vous faites des démarches pour obtenir un brevet américain?

[Interpretation]

managers in Caraquet, Bathurst and Shippegan, who in turn, sold them to their clients. There are at least 400 of these devices in use at the moment.

Mr. Corbin: A final question Mr. Chairman.

Have you consulted any legal expert before drafting the text of your warrantee?

Mr. Godin: I consulted lawyers, such as Mr. John Hogan of Bathurst, Mr. Bernard Jean, the Minister of Justice of New Brunswick and other lawyers in that respect.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Godin, have you ever tried to sell your product on the American market?

Mr. Godin: I have not yet taken too many steps. I am in communication with Senator Edward Kennedy and Senator McIntyre of New Hampshire. I have met some high ranking officers of the U.S. army who are favourably impressed by this device.

But, I wanted to start selling it in Canada first so that my country men could be the first people to benefit from it.

Mr. Portelance: Do you have a patent in the United States too?

Mr. Godin: Mr. Henry Richard who is our lawyer here in Ottawa has taken care of getting my device patented and told me that there was no problem in that respect.

Mr. Portelance: Because of the fact that your device is on the market at the present time, could the United States object to issuing a patent?

Mr. Godin: From what Mr. Richard lead me to understand, there are agreements in this regard between Canada and the United States. Of course, to develop my device I had to undertake some tests in the United States. As far as the American patents are concerned...

Mr. Portelance: There is nothing similar there?

Mr. Godin: This device is unique at the present time.

Mr. Portelance: And you are taking steps to obtain an American patent?

[Texte]

M. Godin: J'ai demandé à M. Richard si je devais le faire, et il m'a répondu qu'il n'y avait aucun problème et que je ne devais pas m'inquiéter. Je l'ai cru sur parole.

Le président: Monsieur Breau?

M. Breau: Je pense, monsieur le président, qu'il y a une entente entre le Canada et les États-Unis. Peut-être M. Allmand ou un autre avocat pourrait-il nous dire si, en général...

Is there not an agreement between Canada and the United States that when you have a patent in Canada you are protected in the United States, too, or something to that effect?

Mr. Allmand: There is an agreement, but I do not know if it applies to all of them.

M. Portelance: J'ai eu une expérience différente dans un autre domaine. Avant même d'être lancé sur le marché, le produit a dû être protégé par un brevet américain parce qu'une fois sur le marché, les États-Unis ne l'auraient plus reconnu comme apte à recevoir un brevet. Enfin, c'est votre problème, mais vous devriez avoir également le brevet américain.

Vous avez dit tout à l'heure que vous vendez cet appareil depuis trois ans.

M. Godin: La compagnie a été fondée en 1967. M. Breau est au courant des débuts de la compagnie. Nous avons fait des sondages pour nous assurer de la rentabilité de l'affaire et nous avons fait des tests. L'ouverture officielle de la compagnie a eu lieu le 24 janvier de cette année.

M. Portelance: Ainsi, seulement depuis le mois de janvier, vous avez déjà vendu 400 appareils.

M. Godin: J'en ai vendu avant pour les tests.

M. Portelance: Merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

Monsieur Godin, je vous remercie beaucoup.

I believe all members received a copy of the brief, which I distributed a few minutes ago, and I would like a motion to print the report of the Canadian Automobile Association as an appendix to our minutes of proceedings and evidence.

[Interprétation]

Mr. Godin: I asked Mr. Richard if I had to do so and he answered that there was no problem in this regard and that I should not worry about that. So I took his word for it.

Le président: M. Breau?

Mr. Breau: I think there is an agreement between Canada and the United States. Perhaps Mr. Allmand or another lawyer could tell us if, in general...

Est-ce qu'il n'y a pas une entente entre le Canada et les États-Unis qui veut que lorsque vous avez un brevet au Canada, vous êtes aussi protégé par un brevet aux États-Unis, ou quelque chose du genre?

M. Allmand: Il y a une telle entente, en effet, mais je ne sais pas si elle s'applique à tous les cas.

Mr. Portelance: I have had experience in another field. Even before putting this product on the market here, it had to be protected by a U.S. patent because once it is marketed, the United States will no longer admit it to be capable of being patented. Of course, this is your problem, but you should also have an American patent.

You mentioned earlier that you have been selling this device for the past three years now.

Mr. Godin: This company was founded in 1967. Mr. Breau is well aware of the beginnings of the company. We made investigation to ascertain the profit-earning capacity of this enterprise and we also conducted tests. The company started operating officially on January 24 of this year.

Mr. Portelance: So since January 24 only, you have already sold 400 of these devices?

Mr. Godin: I sold some before that, on which tests were performed.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: No other questions, gentlemen?

Mr. Godin, thank you very much.

Je pense que tous les membres ont reçu copie du mémoire que j'ai fait distribuer il y a quelques instants et maintenant je voudrais que vous présentiez une motion pour que le mémoire de l'Association canadienne des automobilistes soit imprimé en annexe à nos procès-verbaux et témoignages.

[Text]

Mr. Howe: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I am amazed that this organization did not want to appear before the Committee because after all they have had a tremendous amount of experience in highway safety and probably could give us some information that might be valuable to us other than their brief. Are there any other organizations with regard to car safety that have presented briefs or indicated willingness to appear?

The Chairman: Not to my knowledge, Mr. Howe. As a matter of fact, you have the list I mentioned at the beginning of the meeting. They were all contacted by telephone and I spoke personally to those people. Not one of them said he was interested in coming. A study of this had been made with the Department of Transport. They all told me they were at the disposal of the Committee, that if we needed more information they would be glad to appear.

Mr. Howe: Thank you.

Le président: J'inviterais maintenant MM. Fortier et Campbell.

Mr. Skoberg: While we are waiting for the gentlemen to sit at the table again, I would like to introduce a motion at this time. Maybe you should think about it and put it before we break at noon.

I move that this Committee specifically request representatives from the Ford Motor Company, General Motors Corporation, Chrysler Corporation and American Motors Corporation to appear before this Committee to explain their position in so far as Bill C-137 is concerned, and in particular their position as to the effectiveness and current application of the proposed motor vehicle safety standards in the regulations of the Bill and what further continuing study of vehicle design safety is being carried out by the auto industry.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, in the month of October, 1966, the Department of Justice had the Canadian Automobile Association and all these automobile associations. At that time in 1966, did the automobile companies appear before the Justice and Legal Affairs Committee? The subject was Bill C-26, An Act to amend the Criminal Code

[Interpretation]

M. Howe: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

M. Howe: Je suis étonné de voir que cet organisme n'a pas voulu comparaître devant le Comité, car après tout ils ont beaucoup d'expérience dans le domaine de la sécurité routière et ils auraient pu nous donner probablement, en plus de leur mémoire, des renseignements qui nous seraient précieux. Y a-t-il d'autres organismes de sécurité routière qui aient présenté des mémoires ou qui aient indiqué qu'ils voulaient comparaître?

Le président: Pas à ma connaissance, monsieur Howe. Vous avez une liste des gens, dont j'ai parlé au début de la séance. Nous avons communiqué avec tous par téléphone; je leur ai moi-même parlé et aucun d'entre eux n'a montré quelque intérêt à venir comparaître ici. Le ministère des Transports a fait une étude de cette situation.

Tous m'ont dit qu'ils sont à la disposition du Comité et que si nous avions besoin de plus amples renseignements ils seraient prêts à comparaître.

M. Howe: Merci.

The Chairman: Now, I would like to ask Mr. Fortier and Mr. Campbell to please come forward.

M. Skoberg: Je voudrais maintenant présenter une motion. Peut-être pourriez-vous y réfléchir et nous dire ce qu'il en est avant de lever la séance à midi.

Je propose que les membres de notre Comité demandent expressément aux représentants des compagnies Ford, General Motors, Chrysler et American Motors de comparaître devant le Comité afin d'expliquer leur ligne de conduite à l'égard du bill C-137 et, plus particulièrement, pour nous expliquer leur position quant à l'efficacité et à l'application pratique de dispositifs de sécurité conformément aux dispositions du présent projet de loi, et nous dire quelles études se font actuellement dans l'industrie de l'automobile en vue d'assurer la sécurité des véhicules automobiles.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London Est): Au mois d'octobre 1966, le ministère de la Justice a entendu les témoignages de l'Association canadienne des automobilistes et de toutes les autres associations semblables. A cette époque, soit en 1966, les compagnies d'automobile ont-elles comparu au Comité de la Justice et des Affaires juridiques? Il s'agissait d'étudier le bill C-26,

[Texte]

(Safety Devices for Automotive Vehicles) and possibly there is evidence in there that the automobile companies presented at that time.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Well, very briefly, Mr. Chairman, in introducing the motion, seconded by Mr. Thomas, the reason naturally is that this Bill is before us at this very time. I can appreciate the fact that possibly the auto industry did appear in 1966 but this is 1970 and the actual legislation is now before this Committee for proper perusal and consideration and referral back to the House, of course, for passage in the final form, possibly with some amendments.

I would think that the auto industry would want to be here to hear some of the proposals and some of the amendments which will be introduced as the Bill comes along. But I would like to find out if there is any reason why we should not introduce these amendments at this particular time, and possibly the auto industry, along with the UAW, who will be here this afternoon, could dispel any fears I have that these particular amendments will not be necessary.

Even though the auto industry appeared in 1966, I would think that with the invitation extended by you, Mr. Chairman, and the Committee to the industry to make representation before this Committee, they would not fail to do so. And surely out of consideration for us as members of Parliament and for the Canadian public as a whole, they should be here so that we could question them to clear up some of the points many of us have on our minds. I am not trying to be overbearing in the motion; it is just a straight request that they be here and I am sure that one day will handle in. Some of the questions I have have to be directed to those people actually in the industry, and I sincerely hope that the Committee will approve the motion without any political fanfare so that we can try to get these people here at the earliest moment.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, j'aimerais ajouter à ce que M. Turner disait tout à l'heure. A ce moment-là, j'étais membre

[Interprétation]

loi modifiant le Code criminel (dispositifs de sécurité pour les véhicules automobiles). Le procès-verbal des délibérations à cette date renfermerait peut-être les témoignages alors présentés par les compagnies d'automobile.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, nous avons présenté cette motion, appuyée par M. Thomas, car le fait est qu'en ce moment même nous sommes saisi de ce projet de loi. Je sais bien que toute l'industrie de l'automobile a comparu en 1966, mais nous sommes maintenant en 1970 et nous devons étudier soigneusement ce projet de loi pour faire rapport à la Chambre, pour que ce projet de loi soit ensuite adopté, possiblement avec certains amendements.

L'industrie de l'automobile aimerait peut-être comparaître pour entendre certaines des propositions ou amendements auxquels nous songeons nous-mêmes, mais je voudrais voir pourquoi on ne devrait pas présenter maintenant ces amendements et peut-être même que les représentants de l'industrie de l'automobile et les chefs syndicaux de la TUA, qui seront là cet après-midi, pourraient faire disparaître toute crainte que je puisse avoir, au sujet du besoin réel de ces amendements qui à mon avis sont inutiles.

Bien que les représentants de l'industrie automobile aient comparu en 1966, je crois que s'ils recevaient une invitation de votre part, monsieur le président, et de la nôtre, ils s'empresseraient de comparaître devant nous. Sûrement, par déférence pour nous à titre de membres du Parlement et en fonction de l'intérêt qu'ils portent à l'égard de leurs compatriotes canadiens en général, ils devraient venir ici, de sorte que nous puissions leur poser des questions afin de préciser certains problèmes qui nous viennent à l'esprit. Je n'essaie pas d'imposer mon opinion personnelle en présentant cette motion; je demande simplement que ces personnes viennent témoigner à nos séances et je suis certain qu'il nous suffirait d'une journée pour ce faire. Certaines des questions que j'ai à l'esprit doivent être posées à ces personnes qui sont, de fait, de l'industrie de l'automobile. J'espère donc que le Comité étudiera et approuvera cette motion sans trop d'éclat et de manœuvres politiques pour que nous puissions essayer de les avoir ici, comme témoins, le plus tôt possible.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I would like to add a comment to what Mr. Turner said a little while ago. I was a member of the

[Text]

du Comité de la justice et des questions juridiques. Nous nous sommes même rendus à Oshawa, Windsor et Détroit et nous avons rencontré des compagnies. Il serait peut-être très important pour le Comité d'avoir au moins les comptes rendus de notre visite d'une semaine à Détroit. Je pense que nous avons là toutes les explications qu'il nous faut. A ce moment-là, nous étions 20 ou 22 membres au Comité de la justice et des questions juridiques. Nous avons posé toutes les questions imaginables. J'avoue qu'il y aurait peut-être quelques questions supplémentaires que nous pourrions poser aux compagnies. Mais, je me demande s'il est nécessaire de déplacer 3 ou 4 compagnies très importantes pour seulement quelques questions. En nous référant aux comptes rendus du voyage du mois de novembre 1966, nous aurions des renseignements très intéressants.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je ne suis pas nécessairement contre la motion de M. Skoberg. Mais, je crois qu'il faut être juste envers tous ceux qui vont comparaître devant le Comité. C'est le privilège et le devoir du Comité d'avoir le plus de renseignements possibles.

M. Skoberg serait peut-être prêt à considérer ce que je vais dire. Nous devrions au moins savoir quels règlements seront inclus dans le bill avant d'en discuter avec les manufacturiers. Autrement, nous parlerons que d'hypothèses.

M. Campbell nous a dit que ces règlements étaient au stade de la rédaction. Nous devrions considérer la motion seulement après avoir pris connaissance de ce que va représenter le bill. Il faut d'abord discuter lentement le principe d'établir au Canada des normes de sécurité pour les véhicules neufs. Attendons les normes et alors nous pourrions parler de quelque chose de réel, et non d'hypothèses. Selon moi, il serait trop tôt de faire venir les manufacturiers à ce moment-ci.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, those hearings in 1966 were pretty thorough, as Mr. Guay said. The whole Committee went to Oshawa, Detroit and Windsor and had extensive hearings. I think it might be a good idea if the Clerk could get copies of those reports and distribute them to members of this Committee so that we could read them. I was going to suggest that we just table Mr. Skoberg's motion until we have had a chance to see how thorough those people were and whether

[Interpretation]

Committee on Justice and Legal Affairs at that time and we even went to Oshawa, Windsor and Detroit to meet the companies there. I think it might be very important for the Committee here to have at least the minutes of our proceedings during our one week visit to Detroit. I feel that we will find in that report all the explanations we need. At that time, there were 20 or 22 of us on the Justice Committee and we asked all imaginable questions. I would not say that there would not be some supplementary ones we could ask of the companies, but I wonder if it would be wise to have three or four important companies come down here to ask them just a few questions. If we referred to the proceedings of the Justice Committee during that trip of November, 1966, we could gather some very interesting information.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, without necessarily speaking against the motion presented by Mr. Skoberg, I think that we should deal on an equal basis with all the people we are going to ask to come before this Committee. It is the privilege and duty of the Committee to try and get as much information as possible.

Mr. Skoberg might be ready to consider what I will be saying. We should at least know which regulations are going to be included in the Bill, before starting to discuss with the manufacturers. Otherwise we will be speaking only on a hypothetical basis. Dr. Campbell told us that these regulations were being drafted at the present time. We should consider the motion only after having become fully aware of what the Bill is to represent. We must first discuss with care the principle of establishing in Canada safety standards for newly manufactured automobiles. Once the standards established, then perhaps we can talk about a real situation which would be a far cry from our original hypothesis. But in my opinion, it is too early now for these manufacturers to appear before our Committee.

Mr. Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, ces séances de 1966 ont été assez exhaustives. Tous les membres du Comité se sont rendus à Oshawa, Détroit, Windsor. Je pense qu'il serait bon que le greffier se procure copie de ces procès-verbaux et les distribue aux membres de notre Comité pour que nous puissions les parcourir. Je voulais vous proposer simplement de réserver la motion de M. Skoberg jusqu'à ce que nous puissions voir si les témoins ont répondu à toutes les questions

[Texte]

they did answer all our questions at that time. So I would try to distribute those reports to the Committee.

Secondly, in his motion, Mr. Skoberg refers to the big auto companies, such as General Motors, Ford, Chrysler and American Motors. The companies that I would be more interested in hearing are the big foreign importers because we were told the other day that the big American companies have already agreed to put in these 29 standards. As a matter of fact, they are doing it voluntarily.

My concern is about these other companies that import thousands of cars into Canada. What kind of difficulty will they have? For example, Volkswagen, Toyota, Datsun, Peugeot, British Leyland Motor Corporation, may have an association of some kind. I was not on the Justice Committee when they studied this problem but those companies would be of greater interest to me because they have not voluntarily introduced these standards. I would suggest to the steering committee that if we are to hear any automobile companies, it should be these foreign ones.

Thirdly, if we are going to make these standards obligatory for the new model changes which will come in this fall, we have got to get the Bill passed very quickly—now. As Mr. Trudel says, the important part of this program are the regulations and not the statutes. The regulations make the standards compulsory I would think it more important that we request, once those regulations are drafted, that they be referred to this Committee. Perhaps at that time we could call both the foreign motor companies and the big five or four American companies here because standards beyond the 29 can be introduced by Order in Council. We could then ask them question about whether or not they could tolerate further changes in the regulations and whether or not some should be taken out and so on.

I repeat those three points: first of all we get the evidence from the Justice Committee; secondly we consider calling the foreign motor companies; but in any case, we only call them after we have examined the evidence of the Justice Committee and have received the specific regulations on standards.

The Chairman: Before we pass to another member, it might be useful for us if Mr. Campbell would enlighten us on that. Mr. Campbell.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I think this is putting Mr. Campbell in a difficult position. After all, the Committee is manager of its own affairs and Mr. Campbell is a member of

[Interprétation]

que nous avions à l'esprit à ce moment-là. J'essayerais donc de distribuer aux membres du Comité copies de ces rapports.

Deuxièmement, M. Skoberg, fait allusion dans sa motion aux importants fabricants d'automobiles: *General Motors, Ford, Chrysler et American Motors*. Les compagnies qui m'intéressent le plus sont les grands importateurs étrangers, car on nous a dit, l'autre jour, que les grandes sociétés américaines avaient déjà consenti à intégrer volontairement ces 29 normes de sécurité.

Mais que dire des autres sociétés qui importent des milliers de voitures au Canada. Volkswagen, Toyota, Datsun, Peugeot, British Leyland Motor Corporation. Elles pourront être associées d'une façon quelconque. Je ne faisais pas parti du Comité de la justice lorsqu'on a étudié cette question, mais ces compagnies m'intéresseraient beaucoup plus, vu qu'elles n'ont pas intégré volontairement ces normes. Je proposerais donc au comité de direction, si nous devons entendre les dépositions de compagnies d'automobiles, que ce soit celles des compagnies étrangères.

Troisièmement, ces normes seront imposées lors de la livraison des nouveaux modèles, cet automne; le bill doit donc être adopté très rapidement. Comme le disait M. Trudel, ce sont les règlements qui importent et non la loi, car les règlements imposent les normes et il est d'autant plus important qu'ils nous soient référés dès qu'ils seront rédigés. Peut-être conviendra-t-il alors de citer à la fois les sociétés étrangères et les 4 ou 5 grandes compagnies des États-Unis. Car on peut introduire d'autres normes par décret du conseil. Nous pourrions alors leur demander s'il y a lieu d'ajouter ou retrancher aux règlements.

Je récapitule. Trois points. D'abord, obtenir les témoignages du Comité sur la justice. Deuxièmement, voir les sociétés étrangères, mais uniquement après avoir étudié les témoignages du Comité de la justice et reçu le règlement pertinent aux normes.

Le président: Monsieur Campbell pourrait-il nous apporter quelques précisions à ce sujet, avant de passer à une autre question?

M. Howe: Vous embarrassez, je crois, monsieur Campbell. Après tout, le Comité est maître de ses destinées et M. Campbell est un haut fonctionnaire du ministère des Trans-

[Text]

the Transport Department, an official of the government. He may give us advice but it does put him in a difficult position though.

The Chairman: There are two more members who would like to say something.

Mr. Howe: I do think it does make it difficult for departmental officials to be asked almost to take sides in a debate at this time. That is just my idea.

The Chairman: Would you rather not comment on that?

Mr. Campbell: Not unless there is some specific question which I am competent to answer.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, comme M. Allmand le disait tout à l'heure, je crois que nous devrions attendre que la réglementation soit connue, pour faire venir les représentants de l'industrie de l'automobile, à moins que les questions de M. Skoberg puissent être posées avant que le bill soit adopté. Nous ne faisons pas les questions qu'il a l'intention de poser.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, my purpose was to get additional information which I do not see in front of us now. Possibly Mr. Campbell can explain some of these things. I do not know if the 29 points are the sum total of your proposed regulations, but I am more concerned about the significant omissions rather than what you have on the sheet.

For example, I see nothing on here regarding front-end suspension safety. I see nothing regarding the exhaust system of a motor vehicle. This is very important not only from the safety aspect but also from the antipollution aspect. I feel if this is the sum total of the regulations that your department is proposing that we should have witnesses from the car manufacturers to get their opinions on this and find out if they think that what has been omitted is so important as to invalidate the whole Act. Possibly Mr. Campbell can explain to us if these 29 regulations are the sum total of what the department is proposing. I think there are very grave omissions and they should be corrected.

The Chairman: Maybe we could try it another way. Maybe the Committee could go clause by clause. I believe Clause 2 would cover most of the bill. We could leave it and go on with the bill clause by clause.

Mr. Skoberg: Anything is fine with me, Mr. Chairman, as long as that motion will stand.

[Interpretation]

ports. Il peut nous donner son opinion, mais il se trouve dans une situation délicate.

Le président: Il y a encore deux députés qui veulent dire un mot.

M. Howe: Je crois, en effet, que nous gérons les fonctionnaires du ministère en leur demandant, maintenant, d'exprimer leur opinion.

Le président: Préférez-vous vous abstenir?

M. Campbell: Oui, à moins qu'il s'agisse d'une question qui relève de ma compétence.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: As Mr. Allmand mentioned a little while ago, I think we should wait until we know the regulations before calling in representatives from the automobile industry. Unless Mr. Skoberg's questions can be put before the adoption of the Bill. We do not know what questions he wants to ask.

M. Thomas (Moncton): Je voulais, quant à moi, obtenir des renseignements complémentaires. Peut-être monsieur Campbell peut-il nous en fournir. Ces 29 points résumant-ils tous les règlements que vous proposez? Ce qui me préoccupe surtout, ce sont les omissions.

Ainsi, je n'y vois rien sur les dispositifs de sécurité pour la suspension avant ou pour l'échappement. Or, c'est très important: du point de vue sécurité aussi bien que du point de vue pollution.

Si c'est là l'ensemble des règlements que propose votre ministère, il nous faudrait entendre la déposition des fabricants d'automobiles et voir si ce que nous avons omis annule la loi, à toute fins pratiques. Monsieur Campbell, ces 29 règlements résumant-ils les propositions du gouvernement? Il y a, je crois, des omissions très graves qu'il faudrait corriger.

Le président: Peut-être pourrions-nous procéder autrement, article par article. L'article 2 résume à peu près tout le bill. Nous pourrions le réserver et procéder, article par article.

M. Skoberg: Je n'y vois pas d'objection, pourvu qu'on réserve la motion.

[Texte]

The Chairman: Yes. We will leave your motion to stand.

[Interprétation]

Le président: Nous réservons votre motion.

Mr. Howe: I would like to speak on this motion. I was not on the Justice Committee that went into this matter four years ago but a lot of water has gone under the bridge in four years. We have become more conscious of safety because of the increasing number of accidents. Who has more research facilities than the big car manufacturers. We do not know what they have on the drawing boards to incorporate in next year's cars. They may be able to assist us greatly in preparing regulations that are going to be in this bill. I just do not think we should be too hasty in trying to get a bill through, because after it has gone through, although the Governor in Council can make new regulations, will the same pressure be on as there is at the present time through the research and activity and discussions we have here.

I am perfectly in support of Mr. Skoberg because I do not think there is anybody in the department who will know as much as the research people in Ford or General Motors or Chrysler. Who better can give us information and discuss these things in a proper perspective than the manufacturers themselves.

However, you do not have enough people here to vote on it today, do you?

The Chairman: Yes, we have a quorum. Mr. Rock.

Mr. Rock: I would just like to say that I agree with your suggestion, Mr. Chairman, that we go clause by clause and keep in abeyance, let us say, the proposal of Mr. Skoberg. If we do not listen to them and they have suggestions and if some of the companies who manufacture have more safety devices than others and we will be aware of these things, are we prepared then to make a recommendation that possibly the department should extend regulations to a lot of these other safety devices that are known to be put into certain cars and maybe not in some other foreign cars? Personally, I think that most of the cars manufactured in Canada have all these safety devices and maybe even more. Maybe we are limited to them because of some importation which the other cars have not got. I do not know. I would agree with you. Go clause by clause and let us look more into this after we have gone clause by clause.

The Chairman: Does the Committee agree that we go on clause by clause? We will suspend your motion, Mr. Skoberg.

M. Howe: Un mot au sujet de cette motion. Je ne faisais pas partie du Comité de la justice qui a étudié cette question il y a 4 ans. Mais les années ont passé et, vu le nombre d'accidents, nous pensons beaucoup plus aux mesures de sécurité. Qui, mieux que les importants fabricants d'automobiles, est équipé pour faire de la recherche? Nous ne connaissons pas les projets qu'ils nourrissent pour l'an prochain. Ils pourraient nous aider appréciablement à préparer ces règlements. Ne nous pressons pas trop d'adopter ce bill, car par la suite, bien que le gouvernement en conseil puisse décréter de nouveaux règlements nous ne serons plus plongés dans le présent climat de recherche et de discussion.

Je partage totalement l'opinion de M. Skoberg, nul ne saurait mieux que les chercheurs de Ford, GM et Chrysler nous renseigner et situer le problème.

Nous n'avons pas encore quorum, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Monsieur Rock.

M. Rock: Je suis d'accord avec votre suggestion, monsieur le président. Étudions le bill article par article, et réservons la motion de M. Skoberg. Si nous entendons leurs dépositions et si certaines compagnies ont plus de dispositifs de sécurité que d'autres, sommes-nous prêts à recommander au ministère d'inclure ces autres dispositifs de sécurité qui sont dans certaines voitures et non pas nécessairement dans les voitures étrangères. Je crois, pour ma part, que la plupart des automobiles fabriquées au Canada sont pourvues de ces dispositifs de sécurité, et de d'autres encore. Je suis donc d'accord pour étudier le bill article par article.

Le président: Le comité consent-il à étudier le bill, article par article. Nous réservons votre motion, monsieur Skoberg.

[Text]

Mr. Skoberg: Do not suspend it indefinitely. Have some questions I want to complete before you go into the bill itself.

Mr. Howe: As I have indicated, I have a Committee meeting that I should be at now.

• 1120

I would like to ask Dr. Campbell and the Deputy Minister: this is a big field that we are entering. I notice from the Canadian Automobile Association's brief this morning that the Association maintains—the pages are not numbered but it is here, under "Safety Research"—that:

Basic information is required upon which to base action and inform the public. Included among measures needed to reduce highway accidents are: systematic and scientific analysis of all factors causing and contributing to highway accidents; driver and pedestrian responsibilities and attitudes; an increased knowledge of medical, psychological and engineering factors causing traffic mishaps.

Would you gentlemen agree with this, that we do not have the proper statistics at the present time to really analyse the human factor, the mechanical factor, and all the things that have entered into accidents up to the present time?

Mr. Campbell: Yes, I would agree, absolutely.

Mr. Howe: You have had discussions with the provincial departments of transport in connection with this proposed Bill, have you not?

Mr. Campbell: That is correct.

Mr. Howe: At the NATO meeting that we had this year, they were proposing a seminar, Man and his Environment, at the College of Europe in Bruges next summer. Have you ever considered the possibility of setting up a seminar like that in Canada and inviting all the countries in the world to come here? There is a lot of information and knowledge around the world with regard to highway traffic, and the manufacture and safety of cars, and if you could have a meeting like that—a meeting of minds to bring together all the experts from, say, NATO countries, or something like that, in a seminar—do you not think it would be of great value in preparing these regulations that we are considering in Canada today?

[Interpretation]

M. Skoberg: N'en suspendez pas l'étude indéfiniment. J'ai certaines questions à poser, avant de nous attaquer au bill.

M. Howe: Je dois assister à la réunion d'un autre Comité. Puis-je demander ceci au sous-ministre et à monsieur Campbell: nous pénétrons ici dans un vaste domaine. J'ai lu ce matin dans le mémoire de la CAA que:

Il faut des renseignements sur lesquels appuyer l'action et renseigner le public. Parmi les mesures propres à réduire les accidents de la route, mentionnons: une analyse systématique et scientifique de tous les facteurs qui causent ou contribuent aux accidents de la route; les responsabilités et attitudes des conducteurs et des piétons; une meilleure connaissance des facteurs médicaux, psychologiques et techniques qui entraînent des accidents de la circulation.

Convenez-vous, messieurs, que nous ne disposons pas présentement des données nécessaires à l'analyse effective du facteur humain, du facteur mécanique et tout ce qui contribue présentement aux accidents.

M. Campbell: Oui, j'en conviens, sans réserve aucune.

M. Howe: Vous avez eu, n'est-ce pas, des entretiens avec les ministères provinciaux des transports à l'égard de ce projet de loi.

M. Campbell: Oui.

M. Howe: Cette année, lors de la réunion de l'OTAN on proposait de tenir un séminaire sur «l'homme et son milieu» au collège d'Europe, à Bruges, l'été prochain. Avez-vous songé à établir au Canada un colloque de ce genre auquel seraient invités tous les pays du monde? On trouve disséminés de par le monde, beaucoup de renseignements relatifs à la circulation routière, à la fabrication des voitures et à leur sécurité. Ne croyez-vous pas que réunir ainsi les spécialistes, disons, de l'OTAN, faciliterait la tâche de rédiger nos règlements?

[Texte]

Mr. Campbell: First of all, in so far as research is concerned, we are planning to conduct an inventory of all research in Canada related to traffic accidents and of all research workers and facilities available in the country, and we hope that before the end of the year we can have a seminar within our own country to which we can invite all of these active research workers to exchange information and develop priorities for research work within our own country.

In addition to that, we are taking an active part in various international activities. First, there is the Road Research Service of the Organization of Economic Co-operation and Development which has representatives from the principle road research laboratories—world safety research organizations—in the OECD countries, which are 21 of the Western countries plus Japan, the United States and Canada. The Road Research Service has a steering committee of which I happen to be a member, representing Canada. We meet twice a year with the objective of harmonizing and co-ordinating the road safety research activities in each of the countries.

I think all of the countries, including the United States, realize today that road safety is such a big problem that no one of them.

Mr. Howe: Has all the answers.

Mr. Campbell: ...despite the size of the resources available to it, can arrive at all of the answers alone. So we are making a very determined effort to co-ordinate any of our activities with those in other countries.

In addition, we hope to take an active part in Working Party 29 of ECE, the Economic Commission for Europe, a United Nations agency. Working Party 29 is the focal point for motor vehicle safety standard formulation in the world. This has been more or less accepted by all of the countries. Canada and the United States can participate in Working Party 29 on an observer basis and contribute to standard formulation.

ECE has prepared a number of motor vehicle safety standards which are issued as "E" standards and, by multilateral agreement, will be adopted in the participating countries. Vehicles will be given an "E" mark and will then be acceptable in any other country. We hope that the "E" standards issued by ECE will be identical in intent to those in North America because the automobile industry is an international industry.

[Interprétation]

M. Campbell: Du point de vue de la recherche, nous entendons dresser l'inventaire de toutes les études qui se sont faites au Canada sur les accidents routiers et, d'ici la fin de l'année, nous espérons convoquer tous les spécialistes de la recherche à un colloque où ils échangeront leurs opinions et établiront les priorités de recherche dans notre pays.

Nous participons en outre à diverses activités internationales. Tout d'abord, le Service d'études routières de l'Organisation pour la co-opération et le développement économique, où l'on trouve des représentants des principaux laboratoires de recherche des pays de l'OCDE, soit 21 pays de l'Europe occidentale, le Japon, les États-Unis et le Canada. Il se trouve que je suis membre du comité directeur de cet organisme où je représente le Canada. Ce comité se réunit deux fois l'an en vue de coordonner dans chacun des pays la recherche en sécurité routière.

Je pense que tous les pays, y compris les États-Unis, se rendent compte aujourd'hui que la sécurité routière pose un problème tel qu'aucun d'entre-eux...

M. Howe: N'a trouvé l'entière solution.

M. Campbell: ...malgré les ressources à leur disposition. Nous nous efforçons donc de coordonner notre travail avec celui des autres pays.

Nous espérons de plus assumer un rôle actif dans la Commission économique de l'Europe, agence des Nations-Unies. L'équipe spéciale 29 est le cœur de cette sécurité routière, de par le monde ainsi, du moins, en ont convenu tous les pays. Le Canada et les États-Unis peuvent y contribuer à l'énoncé des règles de sécurité routière.

La CEE a préparé un certain nombre de normes de sécurité routière—dites normes «E», qui, en vertu d'ententes multilatérales, seront adoptées dans les pays participants. Les véhicules marqués «E» seront acceptés dans tout autre pays. Nous espérons que cette norme «E», émise par la CEE, correspondra à celle qui prévaut en Amérique du Nord, parce que l'industrie de l'automobile est internationale.

[Text]

• 1125

Now, in starting their standard formulation work, ECE have taken the 29 basic U.S. standards. They are systematically going through these to see which should have the greatest priority for adoption in Europe. They are making certain modifications and unquestionably some of these will have a bearing on changes in the U.S. and Canada.

One that comes to mind is 111, dealing with rear vision—the placement of rearview mirrors. ECE has made recommendations on the methods of measuring this rear vision which I am quite sure will be adopted in North America. So I think the U.S. really had a little head start due to the hearings in the U.S. Congress some two to four years ago, and as a result of this head start they have experience which other countries propose to take advantage of in motor vehicle safety standard work.

Now that is OECD and ECE. NATO has also announced that this committee on—you mentioned it a little while ago...

Mr. Howe: Man and his Environment.

Mr. Campbell: ...Man and his Environment or something of this sort.

Mr. Howe: A seminar that is to be held in the College of Europe in Bruges next summer.

Mr. Campbell: NATO has agreed to undertake a number of studies with one of the member countries taking the initiative in preparing the report, and of the eight or ten studies, I understand that one of them will be related to road safety. It relates more to legislative needs and administrative action rather than research needs. The U.S. has agreed to take the initiative in preparing this report for the NATO council. We will certainly be watching this activity very closely.

In addition, the Department of Transport has been monitoring the activities to standardize traffic control devices throughout the world and arranged for the Canadian delegation to the UN conference in Vienna in the fall of 1968. The two expert advisers on the Canadian delegation were, of course, appointed by the provincial governments which have primary authority in traffic control devices and in rules of the road.

We are continuing our interest in this area and will make every effort to involve the provinces in standardization work on rules of the road and traffic control devices by partici-

[Interpretation]

Au départ, la CEE a adopté les 29 normes fondamentales des États-Unis, qu'elle étudie systématiquement afin de déterminer celles qui ont priorité en Europe. Les modifications qu'elle apportera influenceront sans doute sur les changements faits au Canada et aux États-Unis.

Il m'en vient une à l'esprit, la modification 111 qui se rapporte aux rétroviseurs. La CEE a fait à ce sujet des recommandations qui, j'en suis sûr, seront adoptées en Amérique du Nord. Forts des audiences du Congrès américain il y a 4 ans, les États-Unis ont commencé avant les autres et ont, de fait, l'expérience dont les autres pays se proposent de bénéficier quant aux normes de sécurité routière.

Et voilà pour l'OECD et la CEE. L'OTAN a aussi annoncé que ce comité... vous avez parlé de...

M. Howe: «L'homme et son milieu»

M. Campbell: L'homme et son milieu, ou quelque chose du genre.

M. Howe: Un colloque qui doit avoir lieu au collège d'Europe, à Bruges, l'été prochain.

M. Campbell: L'OTAN a convenu d'entreprendre avec un des états membres des études dont il se charge de préparer les rapports. L'une d'elles se rapportera à la sécurité routière—l'aspect législatif et administratif, plutôt que celui de la recherche. Les États-Unis ont convenu de rédiger le rapport pour le Conseil de l'OTAN. Nous ne les perdrons pas de vue.

Le ministère des Transports a en outre orienté la normalisation des dispositifs de contrôle de la circulation de par le monde et pris ses dispositions en vue d'une délégation canadienne à la conférence des Nations-Unies à Vienne, à l'automne de 1968. Les deux spécialistes de la délégation canadienne ont été nommés par les gouvernements provinciaux, dont relèvent la sécurité routière et ses règlements.

Nous poursuivons notre travail dans ce domaine et incitons les provinces à participer à ces comités des Nations-Unies et aussi de l'Union panaméricaine, dont l'œuvre de nor-

[Texte]

pation in the committees of the UN and also of the Pan American Union, which is endeavouring to standardize in the Western hemisphere initially.

I think those are the principal activities we have in the international sphere but there is a very conscious effort through these existing international organizations to exchange information, experience and research results.

Mr. Howe: I see. One further question, Mr. Chairman. No doubt you have piles of documents and information in the Department with regard to this question. Is there any compilation of information from these international areas that you think might be of advantage to the Committee?

• 1130

Mr. Campbell: In motor vehicle safety standards, I would think the most valuable document would be the regulations issued by the U.S. Department of Transportation giving the details of all 29 standards which are in force in the United States.

Mr. Howe: We have this but I do not think we have the background information on it.

Mr. Campbell: What do you mean by the background information? The documentation on which the standards were formulated?

Mr. Howe: Yes. We do not have that, but it is very large and very comprehensive.

Mr. Campbell: Yes. The U.S. Department of Transportation has an internal file for each of these 29 standards and this file contains representations from industry, counter-arguments from the U.S. Department of Transportation, representations from private individuals and a gradual rationalization of the whole process down to the actual publication of the standard. These dockets are not published but I think they are available for inspection at the headquarters of the U.S. Department of Transportation in Washington.

Mr. Howe: As I say, I just wondered...

Mr. Campbell: We have examined some of them.

Mr. Howe: ...whether there was a synopsis of this that could be made available to the Committee. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, a short while ago there was a discussion about whether or not we really knew what

[Interprétation]

malisation se pratique surtout dans l'hémisphère occidental.

Voilà, je crois, le travail que nous accomplissons sur le plan international, mais on essaie de plus en plus de faire profiter les autres des renseignements acquis et des résultats de ces recherches.

M. Howe: Fort bien. Une autre question. Nous avons sans doute à ce sujet des masses de documentation au ministère. Existe-t-il une compilation de ces renseignements qui puisse intéresser le comité?

M. Campbell: Quant à la sécurité routière, la documentation la plus pertinente serait celle que le ministère des Transports des États-Unis diffuse, exposant les 29 points qui sont de règle dans ce pays.

M. Howe: Nous avons ce document, mais non les renseignements sur lesquels il se fonde.

M. Campbell: Qu'entendez-vous par là ?

M. Howe: Nous n'avons pas cette documentation, qui est volumineuse et fort complète.

M. Campbell: Oui. Le ministère des Transports des États-Unis a rassemblé sur chacune de ces 29 normes, un dossier qui relate les instances de l'industrie, la réplique du ministère des transports, et les instances de particuliers et une rationalisation progressive de ces arguments aboutissant à la publication des présentes normes. Ces pièces n'ont jamais été publiées mais on peut, je pense, les consulter à Washington, au ministère des Transports.

M. Howe: Je me demandais...

M. Campbell: Nous en avons consulté quelques-unes.

M. Howe: ...s'il y avait un résumé qu'on pourrait mettre à la disposition du comité. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Il y a un moment, nous nous demandions quelles seraient les normes. Hier ou avant hier, monsieur Campbell nous a dit

[Text]

the standards were going to be. Yesterday or the day before, Dr. Campbell, I understood you to say that the 29 standards that we have before us now would form the basis for the regulations in Bill C-137. Is that correct?

Mr. Campbell: I believe the Minister stated in the House that the initial regulations under this bill would be based upon the 29 standards but that additional standards could be added when he considered it necessary. For example, he indicated there will be a thirtieth in the form of a motor vehicle exhaust emission control standard, and there will possibly be additional standards related to snowmobiles if they are classified under the Act.

Mr. Skoberg: You referred to what Mr. Howe mentioned about the ECE and the fact that the U.S. and Canada are observers on that Council at this particular time. What active part can we play in this whole field of auto safety in so far as that organization is concerned? Rather than being observers, can we not become active in that Council?

Mr. Campbell: Officially we can only be observers and we are accredited to each individual meeting. However, we receive copies of all documentation from these committees and the subcommittees thereof and we can make representations at any meeting. There has been a very strong indication that in effect we can participate as a full member of the committees that formulate these standards, although if it ever came to a vote we would be excluded. However, I understand that none of the standards which they have issued to date have come to a vote.

Mr. Skoberg: If you would now turn to the working paper that I referred to the other day, *Guide to Traffic Safety*, which I think you suggested was preliminary to the final paper that was written, which I do not have. I am referring to the December, 1966, publication which, by the way, I think is an excellent document. In the second paragraph on page 13 it refers to Appendix A on page 27. Dr. Campbell, are these motor vehicle safety standards that we see on page 27 pretty well in line with the 29 standards we have before us and are they accepted by the industry?

Mr. Campbell: Six of the standards shown on page 27 are not fully included in the 29. The first is the one numbered 97-GP-10, which relates to the height of bumpers and extension of bumpers. Let me first say that the standards which appear on page 27 of that document were written for the purchase of vehicles by the federal government and they were not researched as a standard which

[Interpretation]

que le bill C-137 se fonderait sur les 29 normes dont nous sommes saisis maintenant; est-ce juste?

M. Campbell: Le ministre a dit, je crois, à la Chambre que le règlement se fonderait tout d'abord sur les 29 normes, mais qu'on pourrait, au besoin, en ajouter d'autres. Il a dit, par exemple, qu'il y aurait une trentième norme, concernant l'échappement des véhicules moteurs, et il y en aura probablement d'autres pour les autos-neige, si elles tombent sous le coup de la Loi.

M. Skoberg: M. Howe a parlé—et vous y avez fait allusion—de la CEE et du rôle d'observateur qu'y jouaient les États-Unis et le Canada. Quel rôle actif pourrions-nous jouer au sein de cet organisme?

M. Campbell: Officiellement, notre rôle se limite à celui d'observateurs, et nous sommes accrédités pour chacune des réunions. Mais nous n'en recevons pas moins copie de toute la documentation du comité et de ses sous-comités, et nous pouvons formuler des instances à quelque réunion que ce soit. En fait, on nous a laissé entendre assez clairement que nous pourrions participer effectivement aux délibérations. Mais s'il s'agissait de voter, nous serions exclus. Aucune des normes émises jusqu'ici n'a fait l'objet d'un vote.

M. Skoberg: Si nous passons maintenant au document de travail dont je vous ai parlé l'autre jour, *Guide de sécurité routière* qui, dites vous, annonce le document définitif que je n'ai pas. Je parle de la publication en date de décembre 1966—un excellent document—à la page 13, deuxième paragraphe, on mentionne l'Appendice A à la page 27. Monsieur Campbell, ces normes de sécurité des véhicules automobiles sont conformes aux 29 normes reconnues par l'industrie?

M. Campbell: Six d'entre elles ne se trouvent pas parmi les 29. La première, numéro 97-GP-10 concerne la hauteur des pare-chocs et leur prolongement. Remarquons d'abord que ces normes, qui figurent à la page 27, ont été rédigées pour le gouvernement fédéral, et ne constituent pas des règles qu'il faudrait suivre au palier national. Le ministère des Transports des États-Unis possède tout un

[Texte]

could be adopted as a national standard which would be applicable to all vehicles sold in the country.

The U. S. Department of Transportation has a docket on bumper height, and a standard on that can be expected in the near future. As a matter of fact, there will be three standards; one related to an under-ride guard for the backs of trucks and two related to the height and energy-absorbing qualities of the standard bumpers for passenger cars. So, we can expect standards on bumper height in the very near future, probably within the year.

Mr. Skoberg: Do you know whether the ECE is taking the standardization of bumpers into consideration?

Mr. Campbell: No, they have not, I believe that was considered a low priority item.

Mr. Skoberg: Low priority?

Mr. Campbell: Low priority. The second item was No. 17 on that list and it related to rear-window vision. That was a defogger. That is not included in the 29 standards which we have under consideration. The National Research Council has done some research on rear-window defoggers and we intend to ask them to conduct further research on this matter during the coming year. The reason for this is that we are not satisfied that the defoggers which are available are entirely satisfactory. If a window is initially fogged it takes about 15 minutes for it to become defogged, and most trips are of less than 15 minutes' duration.

Mr. Skoberg: What about the electric wires which they have through some of the rear windows now, are they more effective than the...

Mr. Campbell: This has not been perfected yet but it is one of the devices which we intend to evaluate and to test various prototypes.

The third standard which is not included, and which is shown on page 27 of that list, relates to ash trays and lighters. As I recall, there was a requirement for ash trays in the rear passenger seat and I think the reasoning had to do with forest fires, people throwing matches and cigarette butts out the window. That is not included among the 29 standards.

The third item was No. 24 on the list, roll bars, and that standard was particularly written for military-patterned vehicles of the jeep type and it was not really a standard for general use on civilian vehicles.

21503—31

[Interprétation]

dossier sur la hauteur des pare-chocs et prescrira bientôt des normes, à ce sujet. En fait, il y aura trois normes: l'une pour l'arrière des camions et les deux autres pour la hauteur et la résistance des pare-chocs des voitures de promenade.

M. Skoberg: Savéz-vous si la CEE étudie la question de l'uniformisation des pare-chocs?

M. Campbell: Non; on n'a pas jugé que c'était là une question importante.

M. Skoberg: Pas importante?

M. Campbell: Pas importante. Venait ensuite le numéro 17: la vision à l'arrière. Un dégivreur. Il n'est pas compris dans les 29 normes que nous étudions. Le Conseil national de recherches a fait des recherches sur le dégivrage des glaces et nous entendons leur demander de les poursuivre au cours de l'année prochaine, car les dégivreurs actuels ne sont pas satisfaisants. Il faut 15 minutes pour dégivrer une glace et la majorité des courses ne durent pas 15 minutes.

M. Skoberg: Et les fils électriques qu'on place dans les glaces arrières? Sont-ils plus efficaces que...

M. Campbell: Ce système n'a pas encore été perfectionné, mais nous avons l'intention d'étudier différents prototypes.

La troisième norme qui n'est pas incluse et qui figure à cette liste de la page 27 se rapporte aux cendriers et aux briquets. Si je me souviens bien, on exigeait un cendrier pour la banquette arrière, pour prévenir les incendies de forêt. Cette mesure n'est pas au nombre des 29.

La troisième norme, numéro 24, arceaux de sécurité—mesure expressément conçue pour les véhicules militaires du type jeep—et qui ne s'applique pas vraiment aux véhicules civils.

[Text]

Mr. Skoberg: Are you still looking at it now, though, in view of the discussion we had the other day on muscle cars, and what not?

Mr. Campbell: I believe the U.S. Department of Transportation has a docket on roll bars and a standard can be expected in the near future.

The next item was No. 26, outside ornamentation, accessories and protrusions. This matter is under study in the United States at the present time and therefore, that proposed standard is not included in the 29.

The final item is No. 27 on that list, rear luggage compartment barrier. It was concluded that there was inadequate performance data to justify the standard which was proposed as No. 27.

Mr. Skoberg: Did you say adequate or inadequate?

Mr. Campbell: Inadequate performance data to justify the standard which was proposed as No. 27. This matter is under study and some of the manufacturers have been taking more precautions to ensure that there is an adequate physical barrier between the trunk compartment and the passenger compartment, but no standard has yet been prepared.

● 1140

Mr. Skoberg: I believe the ones we were just referring to are some of the ones that create the greatest difficulty and the greatest concern to many people; the ones that have been excluded. The list that you had here, I believe appendix A, was excellent and I am glad to hear that there is further research going on. Bumpers are an example and rear luggage compartment barriers. In my opinion when you can crawl through them it is pretty drastic.

If you turn to page 14 briefly, it refers there to the failure of power-assisted steering systems. What research has been going on this regard and is it included in our list of 29 standards?

Mr. Campbell: This is not included.

Mr. Skoberg: It is not included?

Mr. Campbell: We intend to check the influence of power-assist devices commercially available. One such test has been carried out and indicated that the effort was approximately three to four times that required with the power assist, so that a person should be able to brake a car adequately.

[Interpretation]

M. Skoberg: Envisagez-vous toujours la question du point de vue de l'autre jour des voitures haute performance?

M. Campbell: Le ministère des Transports des États-Unis a sur ce point un dossier et il prescrira bientôt une norme à ce sujet.

Point suivant: numéro 26: décorations extérieures. Question à l'étude aux États-Unis. La norme n'est donc pas au nombre des 29.

Dernier point: numéro 27: cloisonnement du coffre arrière pour les bagages. Les observations ne sont pas suffisantes pour justifier l'établissement de la norme numéro 27.

M. Skoberg: Suffisantes ou insuffisantes?

M. Campbell: Insuffisantes. Certains fabricants ont veillé à ce qu'il y ait un cloisonnement suffisant entre le coffre arrière et l'intérieur de la voiture, mais il n'y a pas encore de normes d'établies à ce sujet.

M. Skoberg: Je crois que les normes dont vous venez de parler sont celles qui entraînent le plus grand nombre de difficultés et de préoccupations pour bien des gens: il s'agit des normes qui ont été négligées. La liste qui est à l'Annexe A est excellente et je suis heureux de voir qu'on consacre encore plus de recherches à ces questions. Les pare-chocs sont un bon exemple, de même que l'espace qui sépare le coffre arrière de l'intérieur de la voiture. A mon avis, si vous pouvez passer de l'intérieur de la voiture au coffre, en rampant, l'effet peut être assez drastique.

Si vous passez maintenant à la page 14 de ce mémoire, on y parle de l'arrêt de la servodirection. A-t-on fait des recherches là-dessus et est-ce inclus dans notre liste de 29 normes?

M. Campbell: Non, ce n'est pas inclus.

M. Skoberg: Ce n'est pas inclus?

M. Campbell: Nous avons l'intention de vérifier l'influence de ces dispositifs de servocommande disponibles sur le marché. Nous avons fait des essais et nous sommes arrivés à la conclusion qu'avec un servofrein, par exemple, une personne consacre trois ou quatre fois moins d'efforts pour arrêter sa voiture, qu'elle n'en consacrerait normalement.

[Texte]

Mr. Skoberg: Could you tell me whether there is any research going on in regard to the pedal spacing on some of these small cars? This is referred to in the report as well somewhere.

Mr. Campbell: I do not know of any research being done on that at the present time, other than what may be done by the manufacturers.

Mr. Skoberg: On page 15 is your split brakes proposal. Is anything being done in this regard?

Mr. Campbell: Yes, that is Standard 105. This requires two independent braking systems; one for the front wheels with its own master cylinder and one for the rear wheels with its own master cylinder. That is what Standard 105 basically is.

Mr. Skoberg: What about the wipers? There is a reference here to wipers, windshield wipers.

Mr. Campbell: There is a standard for wipers; that is Standard 104.

Mr. Skoberg: On page 18—I will try and hurry it up, Mr. Chairman—on the tail and stop lights, it says:

Tail lights should be near the vehicle corners, and turn-signal lights should not be capable of being confused with the stop light.

Could you tell me what is being done in this regard? Is there any coverage here in our 29 standards?

Mr. Campbell: There are requirements in Standard 108 for tail lighting, but there is a great deal of research being done at the present time in the United States. They have several large contracts to investigate the whole rear lighting system as a means of communication between vehicles, and it is extremely complex.

Mr. Skoberg: Is there any standardization of this rear lighting of vehicles?

Mr. Campbell: Is there, or will there be?

Mr. Skoberg: Yes?

Mr. Campbell: Standardization is provided in Standard 108, but I think it is evident to anybody that improvements can be made. We do not plan any research here in Canada

[Interprétation]

M. Skoberg: Maintenant, j'aimerais savoir si on a fait des recherches sur l'espace réservé aux pédales dans les petites voitures. Ça été mentionné quelque part dans le rapport, je crois.

M. Campbell: Je ne sais pas si quelqu'un d'autre que les fabricants, a fait des recherches là-dessus.

M. Skoberg: A la page 15, on trouve votre proposition d'un double système de freinage. Est-ce qu'on fait quelque chose à cet égard?

M. Campbell: Oui. Il s'agit de la norme 105 qui exige deux circuits de freinage, avec chacun leur propre maître cylindre, un pour les roues avant et l'autre pour les roues arrière. Voilà en quoi consiste la norme 105.

M. Skoberg: Qu'y a-t-il à propos des essuie-glaces?

M. Campbell: C'est la norme 104 qui concerne les essuie-glaces.

M. Skoberg: Je vais essayer d'aller plus vite, monsieur le président. A la page 18, pour ce qui est des feux arrière et de freinage, on peut lire:

Les feux arrière devraient se trouver près des coins du véhicule et les clignotants ne devraient pas pouvoir se confondre avec les indicateurs de freinage.

Pourriez-vous me dire ce qu'on fait à ce sujet? En est-il question dans nos 29 normes?

M. Campbell: Il y a des règlements concernant les feux arrière, à la norme 108, mais on fait encore beaucoup de recherches à ce sujet aux États-Unis. Ils ont obtenu plusieurs contrats assez importants en vue de faire enquête sur tout le système des feux arrière pris comme moyen de communication entre deux véhicules. C'est une question extrêmement complexe.

M. Skoberg: Y a-t-il une norme prévoyant la standardisation des systèmes de feux arrière des divers véhicules?

M. Campbell: Vous me demandez s'il y en a une déjà ou s'il y en aura une?

M. Skoberg: Oui.

M. Campbell: Le norme 108 prévoit déjà la standardisation des feux arrière, mais je pense qu'il est bien évident pour tout le monde que l'on peut apporter des améliorations.

[Text]

because of the large amount of research being funded in the United States on this item at the present time. I do not think we could compete with them dollar-wise.

Mr. Skoberg: Perhaps I could ask at this time: what amount of money is being allocated for research on auto safety in the Department? I could have asked the Minister.

Mr. Campbell: The estimates for the Department have not been tabled.

Mr. Skoberg: You do not know what they were last year?

Mr. Campbell: During the past year we had a small provision of \$50,000.

• 1145

Mr. Skoberg: On page 20, you are talking about the speed-warning device and speedometer. You refer to it on page 20 at the top. Is this contemplated at all or is it included anywhere in our standards?

Mr. Campbell: No.

Mr. Skoberg: Again on page 21 on pollutants emission control, which the Minister has spoken about as being the twentieth or thirtieth item possibly. Just how far have we gone in regard to pollutant emission control and what research is our Department doing on that in Canada?

Mr. Campbell: We intend to rely upon the Department of National Health and Welfare for guidance in preparing regulations related to automotive exhaust emissions. They have a branch within the Department, within the Environmental Health Services, which is concerned with air quality and in co-operation with provinces and municipalities they are monitoring the air in various cities and other locations in Canada. Hence they are in the best position to set the levels of air pollution. In other words, they have the expertise. We hope they will prepare the regulations for us which initially will probably be fairly close to those in the United States.

Mr. Skoberg: On page 23, Dr. Campbell, again we get into the bumpers which I think you have explained quite thoroughly. The design of bumpers, front and rear structures, is of importance but that is all right as research is going on in regard to that. I notice on some of the cars though the very limited support that any bumper has with the actual

[Interpretation]

tions à la situation. Nous ne prévoyons pas faire de recherches ici au Canada à cause de tout ce qui se fait en ce moment aux États-Unis. Je ne crois pas que financièrement nous pourrions faire mieux qu'eux.

Mr. Skoberg: Peut-être pourrais-je vous demander maintenant quelles sommes d'argent on consacre à la recherche sur la sécurité routière au ministère? J'aurais pu poser la question au ministre.

Mr. Campbell: Le budget du ministère n'a pas encore été publié.

Mr. Skoberg: Pourriez-vous nous donner les chiffres de l'année dernière alors?

Mr. Campbell: Au cours de l'année dernière nous avons prévu \$50,000.

Mr. Skoberg: A la page 20 on parle des avertisseurs de vitesse et des indicateurs de vitesse; c'est au haut de la page. Est-ce qu'on fait des études là-dessus ou y a-t-il une norme établie à ce sujet?

Mr. Campbell: Non.

Mr. Skoberg: A la page 21, sur le contrôle de l'émission de substances néfastes dont le Ministre a parlé comme étant le vingtième ou le trentième article possible. A quel point en sommes-nous dans le contrôle de ce genre de pollution et quelles recherches votre ministère fait-il à cet égard?

Mr. Campbell: Nous comptons sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social pour la mise au point des règlements ayant trait au système d'échappement des véhicules automobiles. Les services d'hygiène du milieu de ce Ministère étudient la qualité de l'air et, en collaboration avec les provinces et les municipalités, essaient de contrôler la qualité de l'air en différents endroits du Canada. Les gens de cette Direction sont donc particulièrement en mesure d'établir les degrés de pollution de l'air. Autrement dit, ils ont les connaissances voulues et nous espérons qu'ils pourront préparer pour nous des règlements qui se rapprocheront sans doute beaucoup des règlements américains, du moins, au début.

Mr. Skoberg: A la page 23, monsieur Campbell, on retombe dans les pare-chocs, question que vous nous avez assez bien expliquée. La conception des pare-chocs avant et arrière est évidemment de grande importance, mais ça va puisqu'on fait déjà des recherches là-dessus. Je remarque cependant chez certaines de ces voitures, tout particulièrement chez les

[Texte]

car, particularly on some of the small models. You are not thinking of any regulations in addition to the 29 that will ensure proper support for these bumpers?

Mr. Campbell: Yes, there is a docket in the United States relating to...

Mr. Skoberg: Which you referred to, yes.

Mr. Campbell: ...bumper effectiveness. However, our concern, our authority under this Bill in so far as bumpers are concerned is limited to the protection of persons against injury or death. As a matter of fact, it is an advantage that the whole front end of the vehicle be designed to collapse in a controlled fashion on impact to absorb the energy of the collision, thus protecting the individual. There are two opposing objectives here. One is to minimize the damage to a vehicle in a minor collision, the other is to actually increase the amount of damage in a severe collision so as to protect the occupant.

Mr. Skoberg: It sounds a little bit like an auto industry proposal because it has been proven here that an automobile which costs \$3,500 originally would cost \$15,000 to rebuild if you collapse the whole damn car with a collision. It makes me wonder. All right, there has been research done on it. After a complete collapse of the entire front end, it follows that you do not need good bumpers.

Mr. Campbell: I did not say we do not need good bumpers.

Mr. Skoberg: I have just a few more, Mr. Chairman, and then I will pass on. On page 24 on the roof structure it suggests:

The roof structure should be sufficiently strong so that it does not collapse when the vehicle rolls over.

Is this another collapsible proposal that they believe is safer?

Mr. Campbell: This is to provide strength in the roof structure to maintain integrity of the passenger compartment.

Mr. Skoberg: But there is nothing in the 29 standards that we are looking at now?

Mr. Campbell: No, there is not. There is no standard test as a matter of fact.

Mr. Skoberg: This gets into the roll bars then of course.

[Interprétation]

petites voitures que les pare-chocs s'appuient de façon très légère à la voiture elle-même. Prévoit-on d'autres règlements pour s'assurer que les pare-chocs seront fixés fermement aux voitures?

Mr. Campbell: Oui. On a déjà fait un rapport sur le sujet, aux États-Unis.

Mr. Skoberg: Vous y avez d'ailleurs référé, n'est-ce pas?

Mr. Campbell: Il s'agit de l'efficacité des pare-chocs. Cependant, en ce qui concerne ce projet de loi et pour ce qui est des pare-chocs plus particulièrement, notre mandat ne dépasse pas la protection des personnes contre les blessures ou la mort. Toutefois, je dirais que c'est un avantage que tout l'avant de la voiture soit construit pour absorber le choc en s'écrasant de façon contrôlée et ainsi protéger l'individu. Il y a ici deux objectifs totalement opposés: le premier est de minimiser les dommages qu'un véhicule doit subir dans une petite collision et le second est de les augmenter dans une collision sérieuse afin de pouvoir mieux protéger les occupants de la voiture.

Mr. Skoberg: Ça ressemble à une sorte de proposition industrielle parce qu'on a prouvé qu'il coûterait \$15,000 pour refaire une voiture de \$3,500 qui serait entièrement démolie à la suite d'une collision. D'accord, il y a eu des recherches de ce côté, mais si tout l'avant d'une voiture s'écrase dans un accident, ça signifie que vous n'avez pas besoin de bons pare-chocs.

Mr. Campbell: Je n'ai pas dit que nous n'avions pas besoin de bons pare-chocs.

Mr. Skoberg: Encore quelques questions et j'aurai terminé, monsieur le président. A la page 24, pour ce qui est de la structure du toit, on peut lire:

La structure du toit doit être assez solide pour ne pas s'écraser lorsque le véhicule capote.

S'agit-il là d'une autre proposition à propos d'un toit pliant qui serait plus solide?

Mr. Campbell: Non, il s'agit toute simplement de donner un peu plus de force au toit et de maintenir ainsi l'intégrité du compartiment des passagers.

Mr. Skoberg: Mais il n'y a rien à ce sujet dans les 29 normes?

Mr. Campbell: Ce n'est pas inclus dans ces normes.

Mr. Skoberg: Évidemment, ça nous amène au chapitre des arceaux de sécurité.

[Text]

● 1150

[Interpretation]

Mr. Pringle: Mr. Chairman, could I bring up a point of order to my good friend, Mr. Skoberg? My point of order is this. I was of the opinion that we were going to attempt to go through the Bill clause by clause and we are getting into the regulations which really will not be included in the Bill. It is very interesting and I am quite sure at some time in the future we will be spending considerable time, if we get reference from the House, discussing the actual points related to the safety standards. However, and with great respect to the line of questioning, which is certainly interesting, I am afraid that if we all took the trouble to investigate the regulations which are coming out that we would be delayed for a considerable length of time and we would not be able to put our bill through. Is that a fair statement?

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman. As you well know, I have left my remarks until the end so that I would not take up time, but if someone else has something to say I will stop now and start over again later.

If we do not do our homework and find out what the regulations are about I would like to say with all due deference that we have no business in passing the bill or in even submitting it to the House. Some of these points are the ones that have bothered me, which may exclude some of the amendments we have in mind. Mr. Campbell is the only witness that I know of who could possibly answer with respect to what the Department has been doing. This is the only reason I am asking these specifics at this time. I will leave it to the Chairman to rule on the point of order.

The Chairman: Have you finished with your questions, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I am very close to being finished. In fact, I could have just about...

The Chairman: Is it agreed that we let Mr. Skoberg finish his questions?

Mr. Pringle: I would certainly agree. However, I still think it is out of order to take the time to study the actual points when we are trying to pass an omnibus bill which will enable us to do the very thing that he wants to do if we can get it through the House of Commons.

The Chairman: Order, please. Mr. Thomas.

M. Pringle: Monsieur le président, pourrais-je rappeler le règlement à mon bon ami, M. Skoberg? Je croyais que nous devions étudier ce bill, article par article, mais non pas toucher aux règlements qui ne sont pas inclus dans le bill. Il est très intéressant d'en entendre parler et je suis sûr que nous y passerons beaucoup de temps dans l'avenir si la Chambre nous demande d'étudier les normes de sécurité.

Malgré tout le respect que j'ai pour ce genre de questions, qui sont d'ailleurs des plus intéressantes, je pense que nous nous retarderions énormément si nous prenions la peine d'étudier tous les règlements possibles et imaginables et que nous n'aurions finalement peut-être pas le temps de faire adopter le projet de loi. N'ai-je pas raison?

M. Skoberg: J'invoque le règlement, monsieur le président. Comme vous le savez, j'ai gardé mes remarques pour la fin, afin de ne pas abuser de votre temps, mais si quelqu'un a quelque chose à dire, je suis prêt à me taire et à revenir plus tard.

Si nous ne remplissons pas notre tâche et n'étudions pas ces règlements, j'aimerais vous souligner, avec tout le respect que je vous dois, que nous ne serons nullement qualifiés pour adopter le Bill ou même le présenter en Chambre. Certains de ces points me préoccupent beaucoup et ce ne sont pas nécessairement ceux qui font l'objet des amendements. M. Campbell est le seul témoin que je connais qui puisse répondre de ce que fait le Ministère. C'est la seule raison pour laquelle je pose ces questions maintenant. Je laisse au président le soin de prendre une décision sur cet appel au règlement.

Le président: Avez-vous encore des questions à poser, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: J'ai presque terminé. En fait, j'allais justement...

Le président: Êtes-vous d'accord pour laisser M. Skoberg finir ses questions?

M. Pringle: Je suis d'accord, mais je pense que nous perdons du temps à étudier tous ces points en détail alors que nous essayons de faire adopter un bill d'ordre général qui nous permettra de faire exactement ce que M. Skoberg désire si l'on peut le faire adopter en Chambre des communes.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Thomas.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, on a point of order. I cannot understand Mr. Pringle's thinking. It seems to me that the guts of this whole bill are the 29 safety standards. This is what we are passing. We are passing a bill which empowers the Governor in Council to add certain regulations but for the present we are talking about 29 safety standards, which is apparently all that is going to be included here. If we cannot find out what these safety standards mean, then I think we are wasting our time here. We have to find out what they mean. My questions would basically be along the same lines as Mr. Skoberg's. I would like to know what each one of these sections mean. I do not mean individually, but to find out what they are talking about. What is the point of passing something that is anemic?

Mr. Pringle: I would suggest that there are liable to be 149 safety standards.

Mr. Thomas (Moncton): You may be right, but why pass an act that is not effective? That is what Mr. Skoberg is getting at.

Mr. Pringle: But are you suggesting that with the passing of this act we will include those points or only give the power to set up the regulations?

Mr. Thomas (Moncton): If we felt that certain things were omitted would it not be our duty as a standing committee to recommend them to the government? Is it not our duty as a standing committee to examine legislation and if necessary to suggest changes?

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Pringle: I will not pursue it any further; I have just tried to make the point.

The Chairman: You are on the same point of order. I think we are losing time. Perhaps Mr. Skoberg would be finished by this time if you had not brought up this point of order.

Mr. Pringle: All right, let us go on.

Mr. Allmand: Actually, the point of this bill is that it gives the government the right to pass regulations on safety standards. This Committee and the House have to decide if they want that kind of a bill. Once we pass the bill if they wanted to they could eliminate 25 of the standards and just keep 2, or they

[Interprétation]

Mr. Thomas (Moncton): J'en appelle au règlement. Je ne comprends absolument pas le raisonnement de M. Pringle. Il me semble que ce bill est justement fondé sur les 29 normes de sécurité. C'est cela que nous adoptons. Dans ce bill, nous donnons au gouverneur en conseil le pouvoir d'ajouter certains règlements, mais pour le moment, nous parlons des 29 normes de sécurité qui apparemment feront partie du bill. Si nous ne pouvons savoir ce que comportent ces normes de sécurité, nous perdons notre temps ici. Il nous faut absolument savoir ce qu'elles comportent. Mes questions seraient similaires à celles de M. Skoberg car j'aimerais bien savoir ce que chacun de ces règlements signifie. Je ne veux pas nécessairement tous les détails, mais au moins savoir de quoi on parle. Quel serait l'avantage d'adopter un bill absolument dépourvu de vigueur?

Mr. Pringle: Puis-je suggérer dans ce cas qu'on pourrait peut-être trouver 149 normes de sécurité?

Mr. Thomas (Moncton): Vous avez peut-être raison, mais quelle est l'utilité d'adopter une loi qui n'est pas vraiment efficace? C'est ce que M. Skoberg essaie de dire.

Mr. Pringle: Est-ce que vous suggérez que le projet de loi inclut ces points ou qu'il donne tout simplement le pouvoir d'établir des règlements?

Mr. Thomas (Moncton): Si nous avions raison de croire qu'il y a eu certaines omissions, ne serait-ce pas notre devoir en tant que Comité permanent, de les recommander au gouvernement? N'est-ce pas notre tâche en tant que Comité permanent d'examiner les bills et de proposer des changements au besoin?

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Pringle: Je n'irai pas plus loin, j'essayais tout simplement de justifier mon argument.

Le président: Il s'agit toujours du même appel au règlement. Nous perdons du temps. M. Skoberg aurait peut-être terminé maintenant si vous n'aviez pas soulevé cette question.

Mr. Pringle: C'est bon, allons-y.

Mr. Allmand: En fait, l'objectif du bill, c'est de donner au gouvernement le droit d'édicter des règlements sur les normes de sécurité. Le Comité et la Chambre doivent décider s'ils veulent de ce genre de bill. Une fois que le projet de loi sera adopté, le gouvernement pourra s'il le veut éliminer 25 des normes et

[Text]

could add another 100. No matter what we do now with respect to studying the standards it will have no effect on the principle of the bill, which is to give authority to the government to pass the regulations. I think we will have to study these regulations from time to time throughout the coming year and the following year and if we feel the government is not introducing regulations under the bill, our Committee can then pass a resolution criticizing the government for not introducing the proper regulations. This bill merely gives authority to introduce standards by regulation.

The Chairman: I quite agree with you, Mr. Allmand.

Mr. Pringle: It is my point, too.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: When I go out in the hustings, Mr. Chairman, I like to have an answer to some of these questions and I am sure that Mr. Campbell is supplying an excellent answer. Perhaps some of the other members will not be asked for an answer, but I am afraid that I will.

On Page 24, Mr. Campbell, it refers to the steering column design. I see there is one provision for that in the 29 standards. It is a second passenger compartment reference.

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Skoberg: I know that a lot of discussion has been going on in regard to these steering columns and their design. Are we doing any further research in this regard, or is this covered under the U.S. regulations?

• 1155

Mr. Campbell: The design of the steering column and the steering wheel is included in the 29 standards.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Campbell: For the present our investigations will be confined to an evaluation of these components in crash situations.

Mr. Skoberg: Let us take the following one, Mr. Campbell, Motor-mount and Firewall Design. What has been done in this regard and is anything included in the standards in this respect?

Mr. Campbell: No, there is nothing in the standards. This is the area of research I mentioned where they are attempting to develop controlled collapse of the front end and

[Interpretation]

n'en garder que deux ou encore en ajouter cent autres. Peu importe l'étude des normes que nous faisons maintenant, elle n'aura absolument aucun effet sur le principe du bill, qui est de donner au gouvernement l'autorisation d'édicter des règlements. Je crois que, nous aurons à étudier ces règlements, de temps en temps au cours de l'année prochaine et des années qui suivront. Si nous croyons que le gouvernement ne présente pas ces normes qu'il devrait, en vertu du bill, alors nous pourrions en critiquer le gouvernement. Ce bill autorise tout simplement le gouvernement à édicter des règlements sur les normes de sécurité.

Le président: Je suis tout à fait de votre avis, monsieur Allmand.

M. Pringle: C'est aussi le mien.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Quand je pars en campagne électorale, monsieur le président, j'aime avoir des réponses à certaines de ces questions et je suis sûr que M. Campbell nous fournit d'excellentes réponses. Les autres députés n'auront peut-être pas à répondre à toutes ces questions, mais moi si.

A la page 24, monsieur Campbell, il s'agit de la colonne de direction. Je vois que c'est prévu dans nos 29 normes. C'est une référence à un second compartiment pour les passagers.

M. Campbell: Oui.

M. Skoberg: Je sais qu'on a beaucoup parlé de la conception de la colonne de direction. Est-ce que nous faisons d'autres recherches à cet égard ou est-ce que les États-Unis ont édicté des règlements là-dessus?

M. Campbell: La conception de la colonne de direction et du volant est prévue dans les 29 normes.

M. Skoberg: Oui.

M. Campbell: Nos enquêtes se limitent pour le moment à évaluer ces pièces lors d'accidents.

M. Skoberg: Prenons l'item suivant: «Le bâti du moteur et la cloison coupe-feu». Qu'est-ce qui a été fait à ce sujet? Y a-t-il quelque chose de prévu dans les normes?

M. Campbell: Non, il n'y a rien dans les normes. Toutefois, ça touche le domaine des recherches ou l'on essaie de provoquer l'effondrement complet de l'avant de la voiture

[Texte]

adjust the engine beneath the passenger compartment. It is all related to the maintenance of the integrity of the passenger compartment, but there is no standard on it.

Mr. Skoberg: Has the inflammable material that the insides of the automobiles are made of been taken into consideration, or what research has been done on this?

Mr. Campbell: Yes, that will be Standard No. 30.

Mr. Skoberg: Standard No. 30.

Mr. Campbell: I believe it will be in effect in the United States before the end of this year. I cannot find the date but it may be in June.

Mr. Skoberg: Thank you very much, Mr. Campbell.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Campbell, I would like to refer to No. 109. If you were to buy a brand new car today would there be first-line tires on the car?

Mr. Campbell: I cannot answer that question because I am not familiar with first-line, second-line or third-line.

Mr. Turner (London East): Let me ask one further question. Suppose you take a brand new car out of the showroom and take the tires to a service station and exchange them for the same type of tire, only first-line, is it true that there will be 10 per cent more tread and you will get more mileage out of the second set of tires than you would the first?

Mr. Campbell: I am not in a position to answer that question.

Mr. Turner (London East): I think you should do a little research on this. Referring to the defogging of rear windows, in 1963, 1964 and 1965 Ford of Canada put out a Mercury and a Meteor car with a power rear window. This proved to be 95 per cent of the answer to defogging. All you had to do was lower the window half an inch and you would have no defogging problem in your car. However, it did not last; they took it off the market. I think we should do some research on this. I owned one of those cars and it was the best car I ever drove as far as defogging or snow building up at the back was con-

[Interprétation]

alors que le moteur se trouve derrière. Tout cela vise à maintenir l'intégrité du compartiment des voyageurs, mais il n'y a pas de normes à cet effet.

M. Skoberg: A-t-on étudié la matière inflammable dont est fait l'intérieur de la voiture?

M. Campbell: Oui, ce sera la norme 30.

M. Skoberg: La norme 30.

M. Campbell: Elle entrera en vigueur aux États-Unis avant la fin de cette année, en juin, je crois.

M. Skoberg: Je vous remercie beaucoup, monsieur Campbell.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-East): J'ai quelques questions à poser à M. Campbell, en rapport avec la recommandation n° 109. Si vous achetez une voiture neuve aujourd'hui, est-ce que ce sont des pneus de première qualité que vous aurez?

M. Campbell: Je ne peux répondre à votre question car je ne connais pas vraiment la différence qui existe entre des pneus de première, de deuxième ou de troisième qualité.

M. Turner (London-East): Laissez-moi expliciter ma question. Si vous prenez une voiture neuve, que vous la sortez de la salle de démonstration, l'amenez au garage et y faites poser des pneus de première qualité, du même genre que ceux que vous aviez, est-il vrai que la semelle des seconds pneus sera de 10 p. 100 meilleure que celle des premiers et que vous allez ainsi pouvoir rouler plus longtemps avec les seconds pneus?

M. Campbell: Je ne suis pas en mesure de vous répondre.

M. Turner (London-East): Je pense que vous devriez faire quelques recherches là-dessus. Quant à la question du dégivrage de la vitre arrière, la compagnie Ford du Canada, a produit en 1963, 1964 et en 1965 une Mercury et une Meteor équipées d'un dispositif de dégivrage automatique de la vitre arrière. Le problème de dégivrage était réglé à 95 p. 100. Tout ce qu'on avait à faire, c'était d'ouvrir une fenêtre d'un demi-pouce et on n'avait plus aucun problème. Malheureusement, la compagnie les a retirées du marché. Vous devriez peut-être faire des recherches à cet égard car je possédais une de ces voitures et

[Text]

cerned. I never had any problems. If you were in a tight spot all you had to do was lower the window all the way down and you could see all around. It was a marvellous invention. Thank you.

Mr. Allmand: I just wanted to clear up one point about foreign cars in my mind, Mr. Campbell. Did you say that foreign importers now meet the same standards that the American manufacturers have voluntarily accepted?

Mr. Campbell: For the most part the cars that are being imported from Europe and Japan meet the standards in the United States at the present time, and wherever that same vehicle is sold in the U.S. and Canada you can be assured that the vehicle complies with the U.S. standards.

Mr. Allmand: You mentioned Europe and Japan. I presume this applies to the Volkswagen, Toyota and Datsun. What about British cars? Are they also meeting these standards?

Mr. Campbell: There are in British cars that are marketed in Canada that are not marketed in the United States, and some of these vehicles at least do not necessarily comply with all of the 29 standards.

Mr. Allmand: What about the Volvos, are they meeting the standards?

Mr. Campbell: I believe so, if the Volvo that is being marketed in the U.S. is the same as the one in Canada.

Mr. Allmand: The only other major manufacturers who import to Canada are the French and the Italians, the French with their Peugeot and Renault and the Italians with their Fiat in other words, are you saying that all these companies that import into the United States now meet these standards?

Mr. Campbell: The models being imported into the United States comply with all the U.S. standards and if the same model is being marketed in Canada I think you could say that that vehicle complies with the U.S. standards.

Mr. Allmand: Are the cars that are being imported into Canada the same as the cars being imported into the United States? I notice that sometimes they have different names and different characteristics.

[Interpretation]

c'est la meilleure voiture que j'aie jamais eue en ce qui concerne le dégivrage et l'accumulation de neige à l'arrière de la voiture. Si le conducteur avait quelques problèmes, il n'avait qu'à baisser la vitre complètement et toutes les autres fenêtres se dégivraient immédiatement. C'était une merveilleuse invention. Merci beaucoup.

M. Allmand: Je voudrais clarifier une question au sujet des voitures étrangères, monsieur Campbell. Avez-vous dit que les importateurs étrangers se conforment maintenant aux mêmes normes que celles que les fabricants américains ont acceptées volontairement?

M. Campbell: Pour la plupart, les voitures que l'on importe de l'Europe et du Japon sont conformes aux normes des États-Unis à l'heure actuelle. Quand un même véhicule est vendu à la fois aux États-Unis et au Canada, vous pouvez être sûr qu'il est conforme aux normes américaines.

M. Allmand: Vous avez mentionné l'Europe et le Japon; je présume que vous parlez de la Volkswagen, de la Toyota et de la Datsun. Qu'est-ce qu'il en est des véhicules britanniques? Sont-ils conformes aux normes?

M. Campbell: Il y a certaines automobiles britanniques qui sont vendues au Canada et non aux États-Unis. Il y a certains de ces véhicules qui ne se conforment pas à toutes les 29 normes.

M. Allmand: Qu'est-ce que vous pensez de la Volvo? Est-elle conforme elle aussi?

M. Campbell: Je le crois, oui. Si c'est la même Volvo qui est vendue aux États-Unis et au Canada, elle est conforme aux normes.

M. Allmand: Les deux seuls autres grands fabricants dont nous importons, sont les Français et les Italiens, les Français avec leur Peugeot et leur Renault, les Italiens avec leur Fiat. En d'autres termes, voulez-vous dire que toutes ces compagnies qui exportent aux États-Unis se conforment maintenant aux normes?

M. Campbell: Les modèles importés aux États-Unis sont conformes à toutes les normes américaines. Si les mêmes modèles étaient vendus au Canada, vous pourriez dire, je crois, qu'ils sont conformes aux normes américaines.

M. Allmand: Est-ce qu'on importe au Canada, les mêmes véhicules qu'aux États-Unis? Je constate qu'ils ont parfois des noms et des caractéristiques différentes.

[Texte]

Mr. Campbell: That is correct. There are different models marketed in Canada by some of the European manufacturers.

Mr. Allmand: I would presume though that if they send models to the United States that meet the standards they will not have too much difficulty meeting the standards in Canada.

Mr. Campbell: With the same model?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Campbell: But it is quite possible that there are models being marketed in Canada which cannot be made to conform with these standards without major modifications and it perhaps would be necessary to withdraw some of those models and substitute others.

Mr. Allmand: Would the reason for the different models in the two countries be that they are trying to sell a cheaper model in Canada because we do not have those standards at the present time and they feel they may be able to get some of the market? By leaving off these standards they perhaps could sell for a couple of hundred dollars cheaper.

Mr. Campbell: I really do not know. We have no authority to compile such information or to obtain it from the industry.

Mr. Allmand: Could you tell us offhand what percentage of the automobiles in Canada are foreign imports—and when I say “foreign” I leave out the United States.

Mr. Campbell: I cannot tell you exactly but I think it is in the order of 15 to 20 per cent non-North-American. The 1968 sales were 879,000 vehicles in Canada—therefore we are talking about 100,000 imports outside North America.

Mr. Allmand: It is true that the percentage of imports has increased each year over the last three and four years?

Mr. Campbell: This is my understanding. If you would like, we could confirm that by actual statistics.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Is the Committee agreed that we adjourn until 3.30 after Orders of the Day?

Some hon. Members: Agreed.

[Interprétation]

M. Campbell: En effet, les fabricants européens exportent au Canada des modèles différents.

M. Allmand: Je présume toutefois que s'ils envoient aux États-Unis des modèles qui sont conformes à leurs normes, il n'ont pas trop de difficultés à se conformer aux normes canadiennes.

M. Campbell: Dans le cas du même modèle?

M. Allmand: Oui.

M. Campbell: Il est fort possible cependant que certains modèles vendus au Canada ne puissent être conformes à nos normes sans subir de modifications majeures. Il serait peut-être nécessaire alors de retirer certains modèles et de leur en substituer d'autres.

M. Allmand: Est-ce que la raison pour laquelle ils envoient différents modèles dans les deux pays pourrait être qu'ils essaient de vendre un modèle moins coûteux au Canada parce que nos normes ne sont pas encore établies et qu'ils pensent pouvoir s'en tirer ainsi? En négligeant les pièces requises par les normes de sécurité, ils peuvent peut-être vendre un véhicule pour quelques centaines de dollars de moins.

M. Campbell: Je ne sais vraiment pas. Nous n'avons aucunement le droit d'exiger des industries ce genre d'information.

M. Allmand: Pourriez-vous nous donner une approximation du pourcentage d'automobiles étrangères qui appartiennent à des Canadiens? Quand je dis «étrangères» j'exclus les voitures américaines.

M. Campbell: Je ne saurais vous dire exactement, mais je crois que 15 à 20 p. 100 des voitures vendues au Canada proviennent d'ailleurs que du continent nord-américain. En 1968, il s'est vendu 879,000 véhicules au Canada. Nos importations d'ailleurs que des États-Unis ont donc été d'environ 100,000 véhicules.

M. Allmand: Est-il vrai que le pourcentage des importations augmente chaque année depuis 3 ou 4 ans?

M. Campbell: C'est ce que j'ai pu comprendre. Nous pourrions peut-être le confirmer, si vous le voulez, avec statistiques à l'appui.

M. Allmand: Merci.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord pour que nous levions la séance jusqu'à 3 heures et demie, après la lecture des questions inscrites à l'ordre du jour?

Des voix: D'accord.

[Text]

AFTERNOON SITTING

• 1530

The Chairman: Gentlemen, we have with us this afternoon two representatives of the United Auto Workers, Mr. Larry Sheffe and Mr. Frank Quinlan. A brief will be distributed. As you are flying out this afternoon perhaps, instead of reading your brief, you could give us just a briefing on the bill.

Mr. Larry Sheffe (International Representative, United Auto Workers): Mr. Chairman, first I would like to introduce Mr. Frank Quinlan, the Director of our Citizenship and Community Affairs Department in Canada, who will make a brief opening statement. Then I will make a presentation on behalf of the UAW in Canada.

Mr. Frank Quinlan (Co-ordinator, Citizenship and Legislative Department, Canadian region, United Auto Workers): Mr. Chairman and members of the Committee, I would like to say at the outset that it is a privilege to appear before this Committee and, as an opener, outline what we feel is the position of the International Union of United Automobile Workers.

In 1966 our international president made a presentation to an American House Committee on Interstate and Foreign Commerce and at this presentation pointed out to that committee that he had, as directed by the international executive board of the UAW, sent letters to the presidents of General Motors, Ford, Chrysler and American Motors. I would like to quote in part from that letter because, although it is four years old, the position is still the same.

Along with—and, in fact, as part of of—our common interest in the welfare of the industry, there goes a joint responsibility to the public that buys or is affected by the products manufactured in your plants by our members.

Increasingly, that public is becoming concerned about the health and safety effects of automobiles.

Legislation is now pending in Congress to require new cars to be equipped with devices to consume and render harmless those chemicals now present in exhaust fumes which help to blanket our cities

[Interpretation]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous avons avec nous, cet après-midi, deux représentants de la «United Auto Workers», M. Larry Sheffe et M. Quinlan. Je ferai distribuer le mémoire. Monsieur Sheffe, je vous demanderais de nous donner un bref aperçu de votre mémoire au lieu de le lire en entier car je sais que vous devez tous deux prendre l'avion cet après-midi.

M. Larry Sheffe (représentant international, Union internationale d'Amérique des travailleurs de l'automobile): Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à vous présenter M. Frank Quinlan, directeur du service de citoyenneté et des affaires de la communauté du Canada, qui fera une brève déclaration, je présenterai moi-même mon exposé au nom des Travailleurs unis de l'automobile du Canada.

M. Frank Quinlan (coordonnateur des Services de citoyenneté du contentieux, Région canadienne de la UAW): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je suis heureux d'être parmi vous ce matin pour vous faire part de la position de l'Union internationale d'Amérique des travailleurs de l'automobile.

En 1966, notre président international a fait une présentation sur le commerce entre les États et le commerce étranger devant un comité américain de la Chambre des représentants. Au cours de cette présentation, il a indiqué qu'il aurait, selon des directives du conseil exécutif international de la UAW, envoyé une lettre aux présidents respectifs de *General Motors*, *Ford*, *Chrysler* et *American Motors* et je voudrais la citer en partie même si elle remonte à 4 ans:

Au bien-être de l'industrie s'ajoute celui du consommateur qui achète ou qui est affecté par les produits que nos membres fabriquent dans vos usines.

De plus en plus, le consommateur se soucie des effets de l'automobile sur la santé et la sécurité du public.

Certaines mesures législatives sont sur le point d'être adoptées au Congrès; celles-ci exigent que les nouvelles automobiles soient équipées de dispositifs qui rendront inoffensifs et détruiront les produits chi-

[Texte]

with smog, increase the risk of cancer, and poison the air with carbon monoxide.

Such legislation is already on the books in some of the States.

The government agency handling the purchases over there, the General Services Administration, found it necessary to make suggestions to the auto manufacturers that certain safety standards would be needed, in the products that they would be buying, and they were able to achieve that.

To go on with the letter, Mr. Reuther said:

I am therefore writing you and the heads of the other passenger-car-producing companies, at the direction of the UAW International Executive Board, to propose joint action by the industry and the UAW directed both toward advancing our common interest in elimination of the excise tax and toward meeting our joint responsibility to minimize adverse effects of cars upon health and safety.

Later on in the presentation he said—and the situation is the same in our opinion—quoting a Professor Ryan who was with the University of Minnesota at that time and is now retired, that there would be no need for increased costs as far as making safety factors available in our products.

Professor Ryan said in part:

...we have determined means of strengthening the structure of the vehicle to prevent displacement of the walls, the doors and the posts and the penetration of the driver's compartment. The forces of impact could be reduced four times by the proper construction of any vehicle without increasing its cost or weight.

It was also pointed out that some of the methods of inspection that we have in the automobile plants in Canada are not necessarily an each item inspection and this causes some of our failure problems.

The other point that I would like to bring to your attention is the fact that when you do this kind of spotchecking it is most difficult for the type of inspector outlined in the proposed legislation to check because many of these parts will be covered up by other parts having been added after the original assembly was made.

That is all I have to say, gentlemen. I would like to ask Mr. Sheffe, who is an international

[Interprétation]

miques présents dans les gaz d'échappement qui embrouillent nos villes et multiplient les risques de cancer et d'empoisonnement par l'oxyde de carbone.

Une telle législation figure déjà dans les statuts de certains de ces états.

La division de l'administration des services généraux de l'organisme du gouvernement qui s'occupe des achats a jugé bon de formuler certaines suggestions aux fabricants de véhicules automobiles à l'effet que certaines mesures de sécurité seraient requises quant aux produits qu'ils achèteraient. Les fabricants se sont pliés à cette demande. Ensuite,

M. Reuther a déclaré et je cite:

Par conséquent, je vous écrit de même qu'aux autres dirigeants des fabricants d'automobiles qui sont au conseil d'administration de la UAW pour vous proposer une action concertée de l'industrie et du syndicat en vue d'assurer la suppression de l'impôt indirect et de minimiser les effets nocifs des véhicules automobiles sur la santé et la sécurité du public.

Selon M. Ryan qui était professeur à l'Université du Minnesota à ce moment-là et qui est maintenant à sa retraite, il affirme que les dispositifs de sécurité n'accroîtront pas les déboursés de l'industrie automobile.

Voici ce que M. Ryan nous dit:

Nous avons les moyens de renforcer la structure des véhicules pour empêcher, l'écrasement de la structure des portières de la voiture et l'on pourrait diminuer de quatre fois la force de l'impact en ayant une structure adéquate sans augmenter le coût ou le poids de la voiture.

Quant aux méthodes d'inspection dans les usines de montage au Canada, on ne vérifie pas chaque article en particulier, ce qui cause des problèmes au niveau des échecs qui se produisent.

Ce genre de vérification par échantillonnage est très compliqué car il est des plus difficiles pour les inspecteurs, que prévoit le projet de loi, de vérifier parce que bon nombre de ces pièces sont recouvertes par d'autres pièces qui ont été ajoutées après le montage original.

C'est tout ce que j'ai à vous dire messieurs. Je demanderais à M. Sheffe qui est au syndi-

[Text]

representative with the UAW in Canada and has as one of his main assignments the health and safety section of our union, to carry on.

Mr. Sheffe: Mr. Chairman and gentlemen, some of you may be surprised at the fact that the United Auto Workers would be making a presentation on the question of more vehicle safety, because we could take the mercenary view that the more automobile crashes the more work for our members because of parts and automobile replacements. However, we consider ourselves a very important section of the community and, as such, are as much interested in the motor vehicle problem as any other segment of the community. It is not a question of vehicle crashes but of the deaths and injuries on the highways that we are concerned about.

More than 5,000 people are killed on the highways every year, more than 175,000 people are injured on the highways every year, and the cost in life and injuries is increasing every year. We have not the figures for Canada yet for 1969 but we know in the United States deaths increased by 2,500 to 2,600 over the previous year.

I want to talk about Bill C-137, what is in it, what is not in it that ought to be in it, the standards, the lack of certain standards, the enforcement of the regulations which I think is the most important aspect of any legislation, and the question of motor vehicle design, amongst other things.

I have distributed a document *Our Delicate Costly Cars* to you. This is testimony presented by Dr. William Haddon, Jr. of the National Insurance Institute for Highway Safety. On page 4 of the document you will see a chart that Dr. Haddon presented in which he points out the crash speed damage of vehicles at five miles per hour for front and rear-end collisions, and the front-end collision damage at 10 miles per hour, which is jogging speed. You will notice that at five miles per hour a front-end collision costs on an average, using four medium-priced cars, \$200.28, and that the cost of a front-end collision at 10 miles per hour does not double but it goes up geometrically to \$652.46 on the average.

I would suggest that 45 per cent to 50 per cent of all accidents happen at speeds between 25 and 45 miles per hour, which means that if the costs of accidents go up geometrically, as this chart demonstrates—and he goes into it in more detail in the other document—at 35 miles per hour a front-end collision could mean a total write-off of the vehicle.

[Interpretation]

cat des travailleurs unis de l'automobile au Canada et qui est responsable de l'aspect salubrité et sécurité de bien vouloir prendre la parole.

M. Sheffe: Messieurs, certains d'entre vous sont peut-être étonnés du fait que mon syndicat fasse une présentation sur la sécurité des véhicules automobiles parce qu'on pourrait avoir ce point de vue mercenaire qui fait que plus il y a d'accidents d'automobiles, plus il faudra remplacer les voitures de même que les pièces. Nous constituons un secteur extrêmement important de la collectivité et cette question de la sécurité suscite en nous le plus vif intérêt. Ce ne sont pas les collisions, qui nous préoccupent mais les décès et les blessures qui se font sur la route.

Plus de 5,000 personnes meurent sur les grandes routes et 175,000 personnes sont blessées chaque année. Le coût en vie et en blessures augmente; nous n'avons pas les chiffres pour 1969, mais il y a une augmentation de 2,500 à 2,600 personnes aux États-Unis par rapport à 1968.

Je veux parler du bill C-137 et des mesures qu'il comprend; j'indiquerai ce qui devrait s'y trouver et je parlerai de l'absence de certaines normes, de la mise en vigueur des règlements et, du concept de véhicule automobile.

Je vous ai distribué le petit livret rouge intitulé: «*Our Delicate Costly Cars*», témoignage de M. William Haddon de la *National Insurance Institute for Highway Safety*. Si vous tournez à la page 4 de ce livret vous voyez le tableau que M. Haddon a présenté et où il signale les dommages aux véhicules à 5 milles par heure pour les collisions avant et arrière et les collisions frontales à 10 milles à l'heure. En utilisant 4 modèles moyens, une collision frontale à 5 milles à l'heure, coûte en moyenne 200.28 dollars. Le coût d'une collision frontale à 10 milles à l'heure ne double pas mais prend une progression géométrique qui s'élève à 652.46 dollars en moyenne.

Je dirais que 45 à 50 p. 100 des accidents se produisent à une vitesse oscillant entre 25 et 45 milles à l'heure, en moyenne. Ce qui veut dire que si le coût des accidents connaît une progression géométrique comme ce tableau nous le démontre, à 35 milles à l'heure, une collision frontale peut entraîner une perte totale de la voiture.

[Texte]

We are not so much concerned about the total write-off of the vehicle as the fact that if the vehicle is going to be totally written off then it stands to reason that the passengers and the driver could be totally written off also. This is the problem, and this is what concerns us about the lack of muscle in Bill C-137.

Quite frankly, in our opinion, Bill C-137 says very little, if anything. If I happen to say "I" please bear in mind that I am not a perpendicular pronoun, I am speaking on behalf of the Canadian region of the UAW.

We feel that if Mr. Jamieson's remarks in the debate on Bill C-137 on January 29 were incorporated into the bill, this would strengthen the bill somewhat more than it is now, because he says much more in debate. I am talking about January 29 of *Hansard*, at page 2995 and on. He makes the bill sound so good that when you read Bill C-137 you think you are reading a different piece of legislation altogether. That is our opinion.

On the question of motor vehicle design, as it affects the safety of the passengers and the vehicle, and the whole of the vehicle including the passengers, we believe that there ought to be, in the standards, provisions for a motor vehicle design that will reduce the impact on collision and reduce the impact on the passengers and the drivers when the collision takes place.

I am sorry to say that although Mr. Jamieson refers to pollution—he talks about pollution of the exhaust and noise emissions, and he talks about bumpers in the House of Commons—neither one of those are included in the 29 standards that were appended to the back of *Hansard* of January 29. I think this is unfortunate.

There is a document which I think, or hope, all of you have seen. It is the Canadian Government Specifications Board publication of 1966. It documents the whole question of traffic safety in three areas, namely the human factor, the vehicle, and the environment. In Part II of this document, in talking about the vehicle, the Canadian Government Specifications Board goes into great detail about the necessity for improving the bumpers and improving the problem of exhaust emissions and pollutants. But nothing is included in the 29 standards which were supposed to have been adopted from the Canadian Government Specifications Board.

I think it needs to be repeated, and I hope this Committee will impress upon the Minister, that he ought to include in Bill C-137 and in the standards the principles that he has espoused in the House.

21503—4

[Interprétation]

La perte totale de la voiture ne nous cause pas de vive inquiétude, mais il est logique d'assumer que les passagers et le chauffeur peuvent aussi être des pertes totales. C'est ce qui nous préoccupe et nous sommes inquiets par le manque de vigueur du bill C-137. A vrai dire, ce projet de loi n'a pas grand chose de neuf à offrir et je le dis en tant que représentant de la région canadienne de la UAW.

Nous estimons que si les observations de M. Jamieson étaient incorporées dans le bill C-137, le projet de loi s'en trouverait renforcé. En effet ce qu'on lit à la page 2995 du *hansard* du 29 janvier a beaucoup plus de force que ce que l'on trouve dans le projet de loi. Il présente le bill de façon extraordinaire, mais lorsque vous lisez ce dernier, vous avez la nette impression qu'il s'agit d'un autre projet de loi; du moins, c'est là notre avis personnel.

Pour ce qui est de la conception des véhicules automobiles en fonction de la sécurité des voyageurs, il faudrait à notre avis que le projet de loi assure des normes concernant la conception même des véhicules pour amoindrir l'impact en collision et l'impact sur le chauffeur ou sur les passagers lorsque cette collision a lieu.

Pour ce qui est de la pollution, M. Jamieson a parlé à la Chambre des communes de la pollution de l'échappement, de l'émission du bruit et des pare-chocs. Ni l'un ni l'autre ne sont inscrits dans les 29 normes annexées au *hansard* du 29 janvier et c'est malheureux, à mon avis.

Voici un document que vous avez tous lu, j'espère. Il s'agit d'une publication de 1966, de l'Office des normes du gouvernement Canadien; il traite de sécurité routière et de trois aspects connexes: celui des véhicules et du milieu. Dans la deuxième partie de ce document, l'Office des normes du gouvernement précise longuement de la nécessité d'améliorer les pare-chocs et de résoudre les problèmes des gaz d'échappement qui sont un facteur de pollution, mais rien n'est inclus dans les 29 normes qui devaient être adoptées.

J'espère que ce Comité fera bien comprendre au ministre qu'il devra inclure, dans ce Bill C-137, les principes qu'il a appuyés à la Chambre.

[Text]

The bumper of the vehicle, which used to be an impact-absorbing component, is no longer that kind of instrument. It is a cosmetic chrome-plated part of the chrome-plated monstrosity that the auto industry is producing these days.

If you look again at this chart, the slightest impact at five miles per hour on the bumper means immediately the complete replacement of that bumper, front and back.

This does a great deal for the industry, and for these plating industries who rebuild bumpers. But it does not do anything for the safety of the passenger. It does not do anything for the absorption of the impact of collisions which the older cars—I am going back to 1930 which I can do, not because I drove in 1930 but I have driven 1930 and 1931 vehicles—the bumpers in those days were much more of a utility as part of the car than they are today. It is nothing more than a cosmetic component of the chrome-plated monstrosities, as I have said, that we are producing today.

● 1545

Dr. Haddon, in his testimony in this document, spells out the need for improving motor vehicle design to protect the passenger. He is interested primarily—I do not say this in a derogatory sense—in the insurance industry and naturally they are interested in how much money they are paying out in property damage, in public liability, and so on. But he points out also the need for the protection of the passengers and of the drivers, and these figures are startling and hard to believe.

He has a film, which I am certain would be available, showing these crashes at five miles per hour and 10 miles per hour, actually taking place. I am certain the Institute, which has its headquarters in Washington D.C., I believe, has this film available if the Committee wants to see it.

The next point with which I would like to deal refers back to the Canadian Government Specifications Board. It is my opinion and the opinion of the UAW, that the drafters of Bill C-137 paid very little attention to a committee which spent some three years in developing this document.

I had the privilege of being consulted, when I lived here in Ottawa, by some members of the CGSB on some of the problems dealing with vehicle safety. So part of this belongs to me too.

I want to talk about the question of education, because Part I of the Canadian Government Specifications Board Report dealing

[Interpretation]

Le pare-chocs qui, autrefois, était un dispositif d'absorption de l'impact en cas de collision ne remplit plus cette fonction maintenant. Il s'agit d'une plaque chromée, purement décorative faisant partie de la monstruosité que l'industrie produit maintenant. Si vous jetez un coup d'œil sur ce tableau, la moindre collision à 5 milles à l'heure sur ce pare-chocs signifie immédiatement qu'il faut le remplacer en avant et en arrière.

Cette situation est à l'avantage des industries qui font le placage et les réparations des pare-chocs et au détriment de la sécurité du voyageur. J'ai conduit des voitures de 1930-1931 et les pare-chocs alors étaient beaucoup plus utiles que décoratifs qu'ils ne le sont maintenant, car ils absorbaient l'impact de la collision. Maintenant, ce n'est plus qu'un facteur de décoration, une véritable monstruosité.

M. Haddon précise qu'il faut améliorer la construction des véhicules automobiles en vue de protéger le passager. Il représente l'industrie de l'assurance qui se préoccupe des sommes à déboursier pour les dommages, la responsabilité publique, et ainsi de suite. Il signale aussi qu'il faut protéger le chauffeur et les passagers. Les chiffres qu'il nous a donnés sont effarants et il dispose même d'un film qu'on pourrait se procurer où l'on voit des collisions à cinq milles et à dix milles à l'heure. Cet institut qui se trouve à Washington consentirait sûrement à nous le prêter.

Pour revenir à l'Office des normes du gouvernement Canadien, je suis d'avis avec les travailleurs unis de l'automobile que ceux qui ont rédigé le Bill C-137 ont apporté très peu d'attention au travail de trois années du comité qui a rédigé ces normes et qui a fait cette recherche. On m'a fait l'honneur de me consulter sur les problèmes que pose la sécurité routière. Passons maintenant à l'éducation du chauffeur de véhicules automobiles.

A la partie 1 de ce rapport, on parle du facteur humain, qui est le plus important pour ce qui est de la sécurité des chauffeurs. Le

[Texte]

with the human factor is a most important factor in the whole question of motor vehicle safety namely the driver.

The Canada Safety Council is promoting a driver education course called the "Defensive Driving Course", and those of you who come in from the airport or go around the country see these large billboards with DDC, and it is promoting an eight-hour classroom course on defensive driving, or how to avoid becoming involved in an accident-producing situation, or if you become involved in an accident-producing situation, how you can avoid the accident. It is an excellent course. I have taught it.

I headed the Committee of the National Safety Council in Chicago for the labour conference that promotes this course internationally throughout labour. I have taught the course to drivers. I have taught the course to professional groups of drivers who have been driving for 18 to 20 years, and they said that they had learned, in this eight-hour course, more than they had ever realized in their 18 to 20 years of driving, things that they never even realized about the question of defensive driving. It was a new turn.

Why I am mentioning this is because the federal government does make grants to the Canada Safety Council for their operations. The Canada Safety Council covers the whole sphere of safety in all its aspects. The sum that the federal government gives to the Canada Safety Council would not even pay for the billboard advertising what they are doing throughout Canada.

If this Committee is really serious, and if the government is really serious about the whole question of motor vehicle safety and the reduction of the slaughter on our highways, then they would give more financial support to the Canada Safety Council to promote this program throughout the country.

Incidentally, the Canadian region of United Auto Workers is starting a campaign to promote the program among our members, because although motor vehicles kill people, drivers drive motor vehicles, and we would say that statistics from the Canada Safety Council point out that 90.2 per cent of the traffic accidents on the North American Continent are caused by the drivers. Eight per cent are caused by vehicle defect. We are talking about manufacturing design defects, and 2 per cent are caused by other causes.

So as I say, if the Committee and the government is really serious and sincere in achieving what Bill C-137 is supposed to achieve, they would help promote this program by giving a substantial grant to the

[Interprétation]

Conseil canadien de la sécurité met en œuvre un cours de conduite préventive. Vous avez sans doute vu ces panneaux-réclame de DDC. Ces cours de conduite préventive nous enseignent comment éviter de se trouver impliqué dans un accident. Dans une situation qui pourrait entraîner un accident, ils nous montrent comment on peut prévenir l'accident. Ce cours est excellent et j'en sais quelque chose parce que je l'ai enseigné. Je dirigeais le comité du Conseil national de sécurité à Chicago pour une conférence internationale du travail et qui encourageait ce genre de cours. Je donnais ces cours à des chauffeurs professionnels qui conduisaient depuis dix-huit à vingt ans. Ils ont affirmé qu'ils avaient plus appris pendant ces 80 heures de cours que pendant leurs 18-20 ans de conduite. C'était donc quelque chose de nouveau.

Si je mentionne l'existence de ce cours, c'est que le gouvernement fédéral donne des subventions au Conseil canadien de sécurité; celui-ci comprend l'ensemble des aspects qui touchent à la sécurité. Cependant, la somme que le gouvernement fédéral donne à ce Conseil ne paierait même pas pour la publicité qu'ils font dans les panneaux-réclame au Canada.

Si le Comité et le gouvernement sont vraiment sincères lorsqu'ils parlent de la sécurité routière et de la diminution des accidents mortels qui se produisent sur la route, alors ils donneront un plus grand appui financier au Conseil canadien de sécurité pour encourager la mise sur pied d'un tel programme. En outre, le secteur canadien de la UAW commence une campagne pour encourager ce programme au sein de ses membres. Naturellement, les véhicules automobiles tuent les gens à cause de leurs défauts techniques, mais les données statistiques du Conseil canadien de sécurité nous signalent que 90 p. 100 des accidents de la route sur le continent nord-américain sont causés par les chauffeurs eux-mêmes. Huit pour cent seulement sont causés par des défauts de fabrication, de conception et 2 p. 100 par d'autres causes.

Une fois de plus, si le Comité et le gouvernement sont vraiment sincères lorsqu'ils approuvent les objectifs du Bill C-137, il faudrait qu'ils financent ce programme en donnant des subventions au Conseil canadien de

[Text]

Canada Safety Council to help promote this very worthwhile program. The executive director of the Canada Safety Council is available to this Committee for consultation at any time on what the defensive driving program is all about.

• 1550

Finally, I want to talk about the disappointment, not surprising, that we have a failure of the automobile industry to appear before this Committee because they are the people who are going to be responsible to see that the regulations, the 29 standards, are carried out. Our experience, both in the United States and Canada, is that the industry is more active in lobbying governments in Washington and Ottawa to water down bills which regulate the industry than they do in building safety features into the design of their automobiles into the promotion of safety in their advertising. They spend hundreds of millions of dollars on conditioning the public to buy cars, yet they say they cannot condition the people to adopt safety. I say this is a lot of nonsense. If they can condition the public through advertising to buy our chrome-plated monstrosities every year or two, they can condition them to take a greater sense of responsibility in the field of safety.

I think the industry is showing its contempt of this Committee and of the Canadian government and Parliament, by failing to accept the invitation of this Committee to appear before it to express their opinions. I suspect, again from our past experience, that the industry is going to bypass this Committee and lobby the Cabinet to water down the provisions. I think this Committee ought to do everything in its power to use its influence to make Bill C-137 as strong as possible, the regulations as meaningful as possible, and especially the enforcement of the regulations, which, I would say, is the most important part of any piece of legislation.

We say, in the labour movement, when we are teaching our stewards and committee men to police the collective agreement, that the best collective agreement in the world is not worth a damn if the company violates it and the union does not do anything about it. The same thing applies if the standards are set out as they ought to be set out, but the government does not set up the proper kind of enforcement measures necessary to see that the standards are enforced, then it is going to be completely meaningless. The industry will have scored another victory over government

[Interpretation]

sécurité pour la mise sur pied d'un programme vraiment méritoire. Le directeur général du Conseil se fera un plaisir de venir vous parler du programme de la conduite préventive.

Je suis déçu que les représentants de l'industrie de l'automobile ne soient pas parmi nous aujourd'hui, parce c'est à eux qu'il incombe de faire respecter les 29 normes et règlements. D'après notre expérience tant aux États-Unis qu'au Canada, l'industrie est beaucoup plus intéressée à exercer de fortes pressions auprès d'Ottawa et de Washington pour diluer les projets de loi qui régissent l'industrie qu'elle ne l'est lorsqu'il s'agit d'inclure des dispositifs de sécurité dans ses voitures, ou de favoriser la sécurité dans sa réclame. Ils sont prêts à dépenser des centaines de millions de dollars pour influencer le public à acheter les voitures. Pourtant, ils disent qu'ils ne peuvent motiver les gens à opter pour la sécurité. Quand à moi je trouve que cette politique n'a aucun sens. En effet, s'ils peuvent influencer le public à acheter ces monstres chromés, ils peuvent aussi les motiver pour qu'ils assument une plus grande part des responsabilités dans le domaine de la sécurité routière.

Je pense que cette industrie fait preuve de mépris à l'égard de ce Comité du gouvernement canadien, même du Parlement canadien en n'acceptant pas l'invitation de ce Comité à comparaître devant lui et à formuler son avis. Une fois de plus, notre expérience passée, nous dit que l'industrie ne tiendra pas compte de ce Comité et fera pression auprès du Cabinet afin de diluer ces dispositions. Il faudrait que nous exercions le maximum d'influence afin que le bill C-137 ait le plus de force possible, que les règlements et l'application de ceux-ci prennent une importance capitale. L'application des règlements est ce qui importe le plus dans tout ce programme et dans toute législation.

Dans le monde syndical, on montre à nos membres de comité comment mettre de l'ordre dans une convention collective. La meilleure convention au monde ne vaut rien, si la société va à l'encontre de ses dispositions. Si les normes sont constituées comme on devrait le faire, mais si le gouvernement n'établit pas les rouages voulus pour voir à leur application pratique, ces normes n'auront aucun sens et l'industrie, une fois de plus, aura gagné son point.

[Texte]

regulation and control of the safety aspects of the motor vehicle.

I was in Washington Tuesday and Wednesday, meeting with our Washington people and planning a program for the Labour Conference—a program on motor vehicle safety in the fall—and I read in the *Washington Post* a statement where General Motors is attacking the Federal Transportation Commission for referring to the automobile as a public utility and suggesting that it ought to be subject to the same regulations as railroad, shipping, airlines and other means of transportation. The automobile is a public utility to a large extent. It is not a luxury any more; it is a necessity. If the automobile is killing people on the highways, if drivers are killing people with their vehicles, then Bill C-137 ought to include the means for proper standards, proper enforcement, proper education of the public in defensive driving skills, and in the whole aspect of the large field of the motor vehicle safety problem.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sheffe, first of all I would like to find out your official position with the UAW?

Mr. Sheffe: I am an international representative working out of our Canadian headquarters in Windsor, and one of my assignments is in the field of safety and health for the Canadian region of the UAW. I am also the Chairman of the Driver Improvement Program of the Labour Conference of the National Safety Council which is based in Chicago. I represent the UAW on that organization, as well as a number of other organizations involved with safety.

• 1555

Mr. Trudel: In other words, you are concerned with safety most of the time? This is your main occupation?

Mr. Sheffe: It is one of my main assignments with the UAW, yes.

Mr. Trudel: Let me tell you, Mr. Sheffe, speaking for myself I share your concern and apprehension regarding safety. I think we are on the same side regarding that. You have mentioned impact, pollution, noise and bumpers. In your mind, which would be the one we

[Interprétation]

Je me suis rendu à Washington mardi et mercredi, pour y rencontrer nos représentants américains; conjointement nous prévoyions un programme basé sur la conférence du travail. Ce programme traite de la sécurité routière qui doit se tenir à l'automne. Or, j'ai lu dans le *Washington Post* une déclaration où *General Motors* s'en prend à la Commission fédérale des transports pour avoir parlé de l'automobile comme d'un service public qui devrait être soumis aux mêmes règlements que les chemins de fer, les navires marchands et les lignes aériennes ainsi que tout autre mode de transport. L'automobile est un service public dans une grande mesure; elle n'est plus un luxe, c'est une nécessité. Si l'automobile tue des gens sur la route et si les chauffeurs tuent les gens avec leurs véhicules automobiles, alors le bill C-137 devrait inclure dans ses définitions les moyens d'assurer l'application des normes appropriées aux services publics. Il faut aussi que le bill C-137 prévoie l'éducation du public grâce aux méthodes de conduite préventive et il faut qu'il tienne compte de tous les aspects de la sécurité routière.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Sheffe, tout d'abord, quelles sont vos fonctions à la UAW?

Mr. Sheffe: Je suis le représentant international et je travaille à Windsor, où se trouve notre siège social canadien. Je m'occupe de salubrité et de sécurité pour la région canadienne de la UAW. Je suis le président du programme d'amélioration de la conduite pour la conférence travailliste du Conseil canadien de sécurité qui travaille à partir de Chicago. Il y a aussi d'autres organismes qui s'occupent de sécurité.

Mr. Trudel: Donc, la plupart du temps, vous vous préoccupez de la sécurité?

Mr. Sheffe: Oui, c'est l'essentiel de mes fonctions au sein du syndicat.

Mr. Trudel: Permettez-moi de vous dire qu'en ce qui me concerne je partage votre inquiétude pour ce qui est de la sécurité. Je pense que nous partageons les mêmes idées à ce sujet. Vous avez mentionné l'impact, la pollution, le bruit et les pare-chocs. A votre

[Text]

would have to look at first if you had to set an order of priority?

Mr. Sheffe: Of those two?

Mr. Trudel: You mentioned impact, pollution, noise, bumpers; these are some that I remember.

Mr. Sheffe: I think on the question of the total vehicle package the question of crash control or improving the impact. So the bumper would be one of the main things. One of the things that has been talked about in Ontario, and raised in the Ontario Legislature and which ought to be included here in the bumper regulation, is a standard height for all bumpers on all cars coming into or going out of Canada. The bumpers ought to be not a cosmetic feature of the vehicle, but truly an impact absorbing component of the vehicle.

Mr. Trudel: In other words, bumper and impact could be grouped together as one main priority and this would form a package that could be looked at very, very seriously.

Mr. Sheffe: That is one of the areas, yes.

Mr. Trudel: In the presentation we have before us, you mention our delicate costly cars. You referred to page 4, and looking at that table I can see there is quite a difference between various makes. Would your locals be involved with all the makes mentioned here?

Mr. Sheffe: Yes.

Mr. Trudel: Throughout the industry?

Mr. Sheffe: That is correct.

Mr. Trudel: You must have had some contracts with various firms, and I would like to find out here now if you have been responsible for setting some of the inputs into these contracts that may have caused such a wide range of either security, or looking at it the other way, damage that could be done either to one make or the other. There seems to be such a wide discrepancy between one make mentioned here and some of the others, that I am wondering if you could tell the Committee where you have had a direct input into some of this.

Mr. Sheffe: We have had no place at all. There is a standard clause in almost every collective agreement, which we call the "sacred cow", normally entitled "management's

[Interpretation]

avis, quel serait la première question qu'il nous faudrait étudier si nous devons établir la priorité?

M. Sheffe: De ces deux?

M. Trudel: Vous avez parlé de l'impact, de la pollution, du bruit, des pare-chocs parmi d'autres.

M. Sheffe: Pour ce qui est de l'ensemble du véhicule automobile, la question de contrôle de collision ou l'amélioration de l'impact par l'entremise du pare-choc serait un des points essentiels. Dans la législature de l'Ontario, ce qui devrait être inclus ici, on a parlé du règlement visant la hauteur des pare-chocs où il s'agit d'un niveau normalisé sur toutes les voitures qui entrent au Canada ou qui en sortent. Les pare-chocs ne devraient pas simplement être une simple décoration chromée, mais devrait être un élément absorbant de l'impact sur le véhicule.

M. Trudel: Autrement dit, on pourrait regrouper les pare-chocs et l'impact sous une même priorité qui ferait l'objet d'un tout auquel nous apporterions une attention toute spéciale.

M. Sheffe: Oui.

M. Trudel: Eh bien, dans votre présentation, vous parlez de nos nouvelles voitures coûteuses et fragiles. Il s'agit de cette brochure intitulée: *Our Delicate Costly Cars*. A ce tableau que vous avez mentionné à la page 4, je constate qu'il existe une grande différence entre les diverses marques de voitures. Est-ce que vos autorités locales seraient intéressées dans ces différentes marques?

M. Sheffe: Oui.

M. Trudel: Dans toute l'industrie?

M. Sheffe: C'est exact.

M. Trudel: Vous avez sans doute des contrats avec différentes firmes et je voudrais savoir si vous avez rédigé certains éléments de ces contrats qui ont pu entraîner un écart aussi vaste relatif à la sécurité ou au dommage, d'une marque au regard d'une autre. Il semble y avoir un tel écart qui se présente entre une marque de voitures ici mentionnée et certaines autres. Auriez-vous l'amabilité de nous dire si vous avez eu une participation directe?

M. Sheffe: Pas du tout. Dans chaque convention collective, il existe un article qui est en quelque sorte la «vache sacrée» habituellement intitulée «les droits de l'administration».

[Texte]

rights". I think every collective agreement contains one. They all say, in effect, that the union recognizes the exclusive right of the company to determine the design, production and so on of the product. We do not agree with this. We think we ought to have some say in the areas which affect the people who use the cars. One and a half million of them in Canada and the United States are members of our union.

Mr. Trudel: This is the point I want to raise, Mr. Chairman, not only are we talking now about unions, or members of the unions, but they form part of the public who are users of the cars being manufactured. They have a double interest, I would say, because they use the end product, and they also serve in manufacturing the product. In my mind then I am perfectly clear that you have had in your contracts no say as to the security of the end product that you manufacture?

Mr. Sheffe: That is correct. The "management's right" clause says a great many other things about the exclusive rights of management. They will not even talk to us across the bargaining table about the design, the production or any other feature of the manufacture, distribution of the vehicle, or the pricing, or problem factors, or any of those areas which they claim are exclusive rights of management.

Mr. Trudel: Did you, or some of your representatives appear before the Senate or the Congress in the United States prior to the setting up of the regulations, or the 29 points which we are now discussing?

Mr. Sheffe: I am sorry, I do not know whether any of our people did make representations. I would think that quite possibly they did but at the moment I cannot answer that question because I do not know.

Mr. Trudel: All right. Are you familiar with the United States regulations?

Mr. Sheffe: Not completely. I have a copy of them here. I will leave it with the Chairman so that possibly it can be reproduced and submitted to the Committee.

Mr. Trudel: Are you familiar enough, Mr. Sheffe, to say whether most of the 29 clauses mentioned in the Bill would be contained in the book or document that you referred to regarding the security aspects?

Mr. Sheffe: To the best of my knowledge, all of them, and more, are contained in this document.

[Interprétation]

On y lit toujours que le syndicat reconnaît à la société, le droit exclusif de déterminer la production, et la conception du produit. Nous ne sommes pas d'accord avec ce principe, parce que nous sommes d'avis que nous devrions avoir notre mot à dire pour ce qui est des domaines qu'influencent sur la population, conduisant ces voitures. Un million et demi au Canada et aux États-Unis sont membres de notre syndicat.

M. Trudel: C'est le point que je voulais soulever, monsieur le président. Quand on mentionne les syndicats ou leurs membres, il faut se rappeler qu'ils font aussi partie du public qui utilise ces véhicules automobiles qui sont ainsi fabriqués. Ils ont donc un double intérêt parce qu'ils utilisent le produit et ils participent aussi à sa fabrication. A mon avis, je suis sûr que dans vos contrats, vous n'avez eu rien à dire au sujet de la sécurité de produit fini que vous fabriquez?

M. Sheffe: C'est exact. L'article sur ce «droit exclusif de l'administration» s'étend davantage sur ces droits. Ils ne veulent même pas nous parler au cours des négociations collectives de la conception de l'automobile, de la production ou de tout autre caractéristique de la fabrication, de la distribution du véhicule, du prix ou de tout autre aspect qui disent-ils relèvent entièrement de l'administration.

M. Trudel: Vous-mêmes ou certains de vos représentants ont-ils comparu devant le Sénat ou le Congrès des États-Unis avant l'établissement de leurs règlements ou avant l'établissement des 29 points dont nous discutons?

M. Sheffe: Je regrette beaucoup, monsieur, je ne peux répondre à cette question, je ne sais pas si nos gens ont formulé des instances ou non. Je penserais naturellement qu'ils l'ont fait, mais je ne saurais répondre par l'affirmative.

M. Trudel: Très bien, êtes-vous au courant des règlements aux États-Unis?

M. Sheffe: Je ne les connais pas à fond. J'en ai une copie ici que je peux laisser à votre président, aux fins de reproduction en vue de les distribuer à votre comité.

M. Trudel: Est-ce que vous les connaissez suffisamment pour dire que les 29 articles du bill sont compris dans le document que vous avez mentionné, en ce qui concerne la sécurité?

M. Sheffe: En autant que je sache, ils sont contenus dans le présent document et il y en a même davantage.

[Text]

Mr. Trudel: And the reason why you referred to that would be your intention that we enlarge on the number of clauses to be included with the Bill.

Mr. Sheffe: That is correct, and especially the bumpers and the question of control of emission of pollutants, both exhaust and noise; and Mr. Jamieson makes reference to it in the House but does not do anything about it in the regulations.

Mr. Trudel: That is fine. This is all I have for the time being, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Sheffe, you dealt at length with the need for continuation of grants and money to the Canada Safety Council specifically for defensive driving and you seemed to be studying a particular type of advertising. Surely, we can spend money a little more wisely than that? You also stated that 90 per cent of the accidents were caused by drivers. What percentage of the 90 per cent of these accidents would you say are caused by road hazards? Or by poor roads?

Mr. Sheffe: When I say that 90 per cent of the accidents are caused by drivers—and these figures have been gathered by safety specialists in Canada and the United States—I mean 90 per cent have been caused by drivers. If there are road hazards then the driver has to adjust his speed and control of the vehicle to meet those hazards.

Let me say further, the Canada Safety Council is not plugging a commercial product. The Council is a non-profit organization. Its defensive driving course has been proven. First, the Department of National Defence gave the course last year to 45,000 of its employees. The year before they took the course, they had had some 1,950 injury-producing accidents. The year after the course, this figure dropped to 1,600.

Let me give you another figure which is even more surprising, and it is an American figure. The United States armed forces has taught the defensive driving course, the identical defensive driving course that we are talking about, to all U.S. armed forces and, since they have taken that course, motor vehicle accidents have been reduced by 42 per cent. This is the figure I was given. I represent the UAW on the Advisory Council of the driver improvement program and Donald Buck, who heads up education for the United States armed forces, gave us these figures.

[Interpretation]

M. Trudel: Et la raison pour laquelle vous l'avez mentionné c'est que vous voudriez que nous augmentions un peu le nombre d'articles qui doivent être contenus dans le bill?

M. Sheffe: C'est exact, particulièrement en ce qui a trait aux pare-chocs et au contrôle de l'émission de polluants, le système d'échappement et le bruit. M. Jamieson en parle à la Chambre, mais il n'en fait absolument rien dans les règlements.

M. Trudel: C'est tout ce que j'ai pour le moment. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Sheffe, vous avez insisté sur la nécessité de continuer à verser des subventions au Conseil canadien de la sécurité spécialement en ce qui concerne la conduite préventive et la publicité. Nous pourrions sûrement dépenser ces montants d'argent à meilleur escient. Vous avez aussi dit que 90 p. 100 des accidents étaient causés par les conducteurs. Quel pourcentage de ces accidents sont dûs au mauvais état des routes?

M. Sheffe: Lorsque je dis que 90 p. 100 des accidents sont causés par les conducteurs—et ces chiffres ont été compilés par les experts en sécurité au Canada et aux États-Unis—je veux dire que 90 p. 100 des accidents sont causés par les chauffeurs. S'il y a des dangers sur la route, c'est au chauffeur d'ajuster sa conduite en conséquence. Permettez-moi de dire en plus que le Conseil canadien de la sécurité n'essaie pas de faire passer un produit commercial. C'est un organisme à but non lucratif. Ces cours de conduite préventive ont fait leur preuve. L'an dernier, le ministère de la Défense nationale a fait suivre le cours à 45,000 de ses employés. L'année précédente il y avait eu quelque 1,950 accidents, causant des blessures corporelles, l'année qui a suivi le cours, a vu ces accidents réduits à 1,600.

Permettez-moi de vous donner un autre chiffre qui est encore plus surprenant et qui provient des États-Unis. Les Forces armées américaines ont donné le même cours de conduite préventive, à toutes les Forces armées des États-Unis, et depuis les accidents de véhicules moteur ont été réduits de 42 p. 100. C'est le chiffre qu'on m'a donné. Je représente les CUU au Conseil consultatif pour l'amélioration de la conduite automobile et Donald Buck qui est chargé de l'éducation pour les forces armées aux États-Unis, nous a donné cette statistique.

[Texte]

The fleet operators, trucking companies, who have taught this course to their employees have found a history of reduction in motor vehicle accidents of 40 per cent. I think this is a good plug, if you like, for the value of the course. And, as I have said, I taught this course myself to instructors—I taught it to two groups of professional drivers who have driven maybe a million and a half or two million miles professionally in their lifetime. In both instances, they told me that they had never known or realized they had learned things about defensive driving before, and they highly endorsed the course.

Mr. Horner: Just to follow up a little bit more, Mr. Sheffe, you also said that if you felt you had to mention only one thing—you have mentioned pollution, noise and bumpers—you would choose bumpers. Some cars are made with hardly any bumper at all.

Mr. Sheffe: That is correct.

Mr. Horner: Do you think that a bumper should be a very necessary thing on an automobile today?

Mr. Sheffe: It ought to serve a utilitarian purpose. The height of bumpers should be standardized; these spears at the front and the back of bumpers which jump and kill people ought to be taken off; and the control and design of the bumpers ought to be such that they will stand up under crash speeds—they have to be made so that there are springs like there used to be in vehicles, that will absorb some of the impact of a collision. All of these things are talked about in this document and they are talked about in Dr. Haddon's testimony as well.

Mr. Horner: I think that the standard reply of the auto manufacturers would be that, while they can build a car that will not get hurt in a bang-up, who would buy it? What do you think of the saleability of a car with a big, heavy bumper sticking out at the front?

Mr. Sheffe: They are selling cars now, that have the effect of giving no protection whatsoever or very little protection, through the millions of dollars they spend on advertising. I would suggest that this advertising is used to condition the public to buy vehicles. If it can be used to condition the public to buy the chromeplated monstrosities, it can be used to sell people on the idea of buying a car that is safe. If the government, as it should, because the industry has demonstrated that it has no intention of doing so, were to set the kind of regulations that the auto industry have to

[Interprétation]

Les compagnies qui exploitent des flottes de camions ont fait suivre ces cours à leurs employés et ont trouvé que les accidents de véhicules moteur avaient diminué de 40 p. 100. Je crois que c'est là la meilleure réclame qu'on puisse faire en faveur de la valeur du cours. J'ai moi-même enseigné ce cours à deux groupes de chauffeurs professionnels qui avaient déjà conduit un million et demi ou deux millions de milles de façon professionnelle au cours de leur vie. Ils m'ont dit dans les deux cas, qu'ils avaient appris des choses sur la conduite préventive qu'ils n'avaient jamais constaté auparavant. Ils ont donc donné leur adhésion au cours.

M. Horner: Vous avez dit aussi que si vous ne deviez mentionner qu'une chose—vous aviez déjà mentionné la pollution, les pare-chocs et le bruit—vous choisiriez de parler des pare-chocs. Certaines voitures n'ont pour ainsi dire pas de pare-chocs.

M. Sheffe: Vous avez raison.

M. Horner: Croyez-vous que les pare-chocs sont indispensables aujourd'hui sur les automobiles?

M. Sheffe: Il doit servir à des fins utilitaires. La hauteur du pare-choc devrait être normalisée, les parties protubérantes du pare-choc avant et arrière doivent être éliminées. Les pare-chocs devraient être conçus de façon à pouvoir résister aux chocs et il devrait y avoir des ressorts dans les véhicules comme autrefois, en vue d'absorber une certaine partie de l'impact de la collision. On parle de tout cela dans ce document ainsi que dans le témoignage de M. Haddon.

M. Horner: Les fabricants d'automobiles, à mon sens, répondraient qu'ils peuvent certainement construire une automobile de cette façon, mais serait-elle vendable avec de gros pare-chocs très lourds?

M. Sheffe: A l'heure actuelle on vend des autos qui ne protègent aucunement ou très peu et cela grâce aux millions de dollars qu'on dépense en annonces et en publicité. Je proposerais que l'on conditionne le public à acheter des véhicules. S'il est possible de conditionner le public à acheter ces monstruosités chromées il doit être possible aussi de les convaincre d'acheter une automobile sûre. Si le gouvernement, comme il se doit de le faire, puisque l'industrie a démontré qu'elle n'avait pas l'intention de le faire, établissait des règlements auxquels l'industrie de l'automobile

[Text]

follow, it will happen and it will be standardized.

In the automobile industry, they have two design departments—the safety design and the style design. The safety design department gets it first, the style design department after. In most cases, they design a lot of the safety features out in the name of style.

Let me give you an example. I drove a 1964 Pontiac and when I was backing out the rear window was designed in such a fashion that I could see right back to the rear of the car, over the deck. I then bought a 1966 Pontiac and they had designed out that feature, so that you could barely see the deck in backing out. This is a case in point, where the 1964 model had had a good safety feature in a certain area but which had been designed out of the 1966 model.

Mr. Horner: How was it designed out? Was that the fastback style?

Mr. Sheffe: It was not fastback. They just raised something in the back of the window so that it was impossible to see past the middle of the rear deck of the vehicle. This is what happens. This is what we have been harping on in the UAW, with the industry, but as I say they, refuse to listen to us because our contracts specify, as do all collective agreements, that this question is the exclusive right of management. They will not even talk to us about it and, obviously, they do not even intend to talk to this Committee about it.

Mr. Horner: What about tail lights?

Mr. Sheffe: I think that tail lights ought to be standardized to a certain degree. I think they can be standardized so that they are large enough, and I think the front lights ought to be designed so that they also are standardized—and so that you can see.

A lot of people for some strange, uncanny reason drive at dusk or early dawn with their parking lights on, which is both dangerous and against the law, and if I had my way I would take the damn things off or make it impossible to drive with the parking lights on, because it is a hazard. Some of them are so small that they are the size of a good-size mosquito bite, and others are the size of a dinner plate. They have to be designed at least so that they can be seen by all pedestrians and other motorists clearly, and they have to be designed so that you cannot drive with your parking lights on.

Mr. Horner: Just to follow that point up a little. In Paris, in the night hours, it is against the law to drive with your headlights on.

[Interpretation]

bile doit se conformer, la chose serait possible et elle serait normalisée.

Dans l'industrie de l'automobile, il y a deux services du dessin, celui de la sécurité et celui du style. C'est le service de la sécurité qui obtient le dessin en premier lieu et ensuite, l'autre service sacrifie la sécurité au style. J'avais une Pontiac 1964, et lorsque je reculais, la glace arrière était conçue de telle façon que je pouvais voir jusqu'à l'arrière de la voiture. J'ai ensuite acheté une Pontiac 1966, et on avait éliminé cela, par conséquent on ne voyait plus le train arrière de la voiture en reculant. Voici un exemple typique où le modèle 1964 avait un excellent élément de sécurité, tandis que celui de 1966 l'avait éliminé.

M. Horner: Quel genre était-ce?

M. Sheffe: Ils ont tout simplement soulevé quelque chose à l'arrière de la glace, et par conséquent, il était impossible de voir passer le milieu de l'arrière-plan de l'automobile. C'est justement ce que nous revendiquons dans la CUA, mais l'industrie refuse de nous entendre parce que notre convention collective stipule que cette question relève exclusivement de la direction. Elle ne veut même pas en discuter et évidemment, elle ne voudra pas non plus, en parler à votre comité.

M. Horner: Qu'en est-il des feux arrières?

M. Sheffe: Je crois que les feux arrières devraient être normalisés dans une certaine mesure. On pourrait les normaliser pour qu'ils soient suffisamment gros et les phares avant devraient aussi être normalisés tout en éclairant. Il y a beaucoup de gens qui pour une raison inconnue conduisent avec leurs feux d'arrêt ce qui est non seulement dangereux, mais contraire à la loi. Si j'avais mon mot à dire, je les enlèverais complètement car ils constituent un danger. Il y en a qui sont tellement petits qu'ils sont à peine de la grosseur de la morsure d'une moustique, et d'autres sont grand comme une assiette à dîner. Ils devraient être conçus de façon à être vus clairement par tous les piétons et autres conducteurs d'automobile et de façon à ne pas pouvoir conduire quand ils sont allumés.

M. Horner: A Paris il est interdit de conduire la nuit avec vos phares allumés. C'est contre la loi.

[Texte]

Mr. Sheffe: That is correct—in Paris, in Switzerland, and in several other European countries and cities.

Mr. Horner: Are their cities that much better lit than ours?

• 1610

Mr. Sheffe: I do not think so. I have been in Paris, in Geneva and in several other European countries. I am not going to say that they are better drivers than I am. I would not want to drive a car in Paris for instance. I am afraid even to cross a street in Paris. I do not know why they had that regulation.

Mr. Horner: You do not think it is necessarily a safe regulation.

Mr. Sheffe: I think it is a hazard.

Mr. Horner: What about the headlights blinding another driver? There has been a lot of talk over the years that a type of headlight could be developed that would not have that blinding effect on an oncoming car.

Mr. Sheffe: A number of years ago Oldsmobile put out an experimental component on the automobile that was supposed to automatically blank out the other car's bright headlights. This is a human thing. I think you need the bright lights for driving on dark, poorly lit roads. A lot of people either drive with them all the time or forget to turn them off and this is one of the features that we teach at the Defensive Driving Course. When the driver of the oncoming vehicle controls that by looking at the side of the road and getting his eyes out of the bright headlights, we have found that he is blinded for seven seconds. It takes seven seconds to return your vision and at speeds of 60 miles an hour you travel a fair amount of distance in those seven seconds with no control of your vehicle at all because you cannot see. We advise, in the Defensive Driving Course, to keep your eyes on your right-hand bumper away from the blinding headlights. You can still with peripheral vision see the road until you get out of the way of the cuckoo who is blinding you.

Mr. Horner: But you do not think that a headlight could be developed which would not have that glare, such as a yellow lens or something like this. I am just throwing it out as a novice in the game.

Mr. Sheffe: Well, "Generous" Motors have so much money that surely they could purchase the engineering skill that could design

[Interprétation]

M. Sheffe: C'est exact, à Paris, en Suisse et ailleurs en Europe.

M. Horner: Est-ce que leurs villes sont beaucoup mieux éclairées que les nôtres?

M. Sheffe: Non, je ne crois pas, j'ai été à Paris, à Genève et dans plusieurs autres pays européens. Je ne dirais pas qu'ils sont meilleurs chauffeurs que moi, mais je ne voudrais tout de même pas conduire à Paris. J'ai même peur de traverser la rue à Paris. Je ne sais pas pourquoi ils ont un règlement semblable.

M. Horner: Vous ne croyez pas qu'il s'agisse nécessairement d'un règlement de sécurité?

M. Sheffe: Je crois que c'est un danger.

M. Horner: Et les phares qui éblouissent les chauffeurs? Il y a longtemps que l'on parle de fabriquer un phare qui n'aurait pas cet effet éblouissant.

M. Sheffe: Il y a plusieurs années, Oldsmobile a de façon expérimentale, installé un phare qui devait automatiquement neutraliser l'effet des phares trop éblouissants de l'autre chauffeur, mais je crois que nous avons vraiment besoin de ces feux éblouissants pour ce qui est des routes rurales qui sont très mal éclairées. Il y a beaucoup de chauffeurs qui oublient de les abaisser. C'est justement une des choses que l'on enseigne dans le cours de conduite préventive. Lorsqu'un chauffeur tente d'éviter cet éblouissement en regardant le côté de la route, il est ébloui pendant 7 secondes, et il lui faut 7 autres secondes pour recouvrer la vue normale. Si vous voyagez à 60 milles à l'heure, dans ces sept secondes, il y a tout de même une assez grande distance de parcourue, au cours de laquelle vous ne voyez rien. Dans le cours de conduite préventive, nous vous conseillons de regarder le côté droit de votre voiture, de sorte que vous évitez les phares éblouissants tout en voyant la route jusqu'à ce que vous ayez dépassé celui qui vous éblouit.

M. Horner: Vous ne croyez pas qu'on pourrait concevoir des phares qui n'auraient pas cet aspect éblouissant, par exemple, ayant une lentille jaune ou autre chose de semblable.

M. Sheffe: General Motors a suffisamment d'argent pour pouvoir mettre au point ce genre de phare non éblouissant dont vous

[Text]

the kind of feature that you speak about and still make it both utilitarian and stylish. Why they do not do is a mystery and apparently we are not going to find out unless the industry does appear before the Committee.

Mr. Horner: What have you got to say about tires? You have dealt with bumpers and you have touched on headlights. There has been a suggestion made, and I do not necessarily agree with it, that new cars come out with second-grade tires.

Mr. Sheffe: I do not know whether they do or whether they do not. I have had good luck with tires. That does not mean to say that they are not second grade. The tire industry has made some improvement in regulations of the design of the tires but I do not think they have gone far enough. I think the government should stop or regulate the sale of these cheap crappy \$9.95 tires that some of the discount stores sell which offer you as much protection as fighting a tiger with a fly swatter. They are dangerous. I think there ought to be a provision whereby there will be a measuring device to measure the tread on the tires of the vehicles. This legislation is coming out of the United States now. I think you understand what I am talking about here. The tires are a very important facility because that is the only part of the vehicle that touches the road and it is the only part of the vehicle that controls the movement of the vehicle.

Mr. Horner: The tread is important, I agree with you, but what about the sidewalls? The car manufacturers came out a few years ago with what they called a two-ply tire which was not worth a hoot in western Canada anyway. It did not stand up worth a darn. They may still be making the tire but I would not think they are selling any in western Canada.

Mr. Sheffe: The representatives of the tire industry at the National Safety Council in Chicago told us that some two-ply tires are better than some of the four-ply tires.

Mr. Horner: On pavement, maybe.

Mr. Sheffe: Depending upon the whole construction of the tire, not just the rubber. Some of the four-ply and six-ply tires are in some instances less safe than others. Here is another area if you want to talk about tire standards and regulations. They have to regulate the sale of these garbage tires that sell for \$9.95 or \$10 and are not worth 10 cents in my opinion and in the opinion of some of the officials of the tire industry that we have talked to.

[Interpretation]

parlez. Ce serait joindre l'utile à l'agréable. Pourquoi ils ne le font pas? Nous ne le savons pas à moins que l'industrie compareisse devant votre Comité.

M. Horner: Qu'est-ce que vous avez à dire au sujet des pneus? Vous avez parlé de pare-chocs, et des phares. On dit que certaines automobiles quittent la chaîne de montage avec des pneus de seconde catégorie.

M. Sheffe: Je ne sais pas si c'est vrai ou non. J'ai eu beaucoup de chance avec mes pneus, ce qui ne veut pas dire que ce ne sont pas des pneus de second ordre.

L'industrie du pneu a apporté certaines améliorations à la confection des pneus, mais je ne crois pas qu'elle soit allée assez loin. Je crois que le gouvernement devrait arrêter la vente de ces pneus à \$9.95 qui vous donne autant de protection que si vous combattiez un lion avec un tue-mouche. Ils sont dangereux. Il devrait y avoir une disposition selon laquelle un appareil pourrait mesurer la texture du pneu. Je crois que cette mesure doit être adoptée incessamment aux États-Unis. Les pneus sont très importants, car c'est la seule partie du véhicule qui touche au pavé et c'est aussi la seule partie du véhicule qui contrôle vraiment le mouvement du véhicule.

M. Horner: L'épaisseur est importante, j'en conviens, mais que faut-il penser des parois latérales des pneus? Il y a quelques années, les fabricants ont sorti un pneu 2 plis qui, en toute justice ne valait vraiment pas le coup surtout dans l'Ouest du Canada. On les fabrique peut-être encore, mais on ne les vend sûrement pas dans l'Ouest.

M. Sheffe: Les représentants de l'industrie du pneu à Chicago, ont déclaré que certains pneus 2 plis sont meilleurs que certains pneus 4 plis.

M. Horner: Sur le pavé, peut-être...

M. Sheffe: Tout dépend de la construction même de pneu. Certains pneus 4 plis et même 6 plis dans certains cas sont moins sûrs que d'autres. Il s'agit encore ici d'un autre domaine où il devrait y avoir de la normalisation. On devrait réglementer la vente de ces pneus qui se vendent \$9.95 ou \$10, et qui ne valent même pas 10 cents selon moi et selon aussi certains fonctionnaires de l'industrie du pneu à qui on en a parlé.

[Texte]

• 1615

Mr. Horner: I have no further questions.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say that I have been very, very interested in the statements made by both the gentlemen with regard to Bill C-137, especially the interesting references made to design for safety. You have been highly critical of this bill, Mr. Sheffe, and I am wondering if you realize that this bill is a vehicle to provide for safety standards and is not the safety standards bill.

Mr. Sheffe: I realize that.

Mr. Pringle: Could you be more specific with regard to your criticism, taking into consideration that it is a vehicle which provides for the Canadian government to establish a list of safety standards which certainly will not be confined to the 29 points. We are quite confident of that.

Mr. Sheffe: The 29 standards that were appended to *Hansard* of January 29 do not spell out in detail what the standards are, what the regulations are. They do not cover, nor does the bill cover the principles espoused by the honourable Mr. Jamieson in debate on the bill. On the question of enforcement, the hiring of inspectors and the training of the inspectors the language is extremely weak and causes us a great deal of concern about whether the bill is good or whether it is bad. If it is not enforced, what difference does it really make? The enforcement provision is as important in legislation as the grievance procedure is in a collective agreement.

Mr. Pringle: I have studied the bill a bit. Is there any clause in there that you consider to be weak with regard to the provisions for inspection as related to the safety standards when they are finally established? Of course, they are not established yet. I might add too, in fairness to the bill which I think is important, the standards coincide now with the American standards. I understand that these have been adopted on all American cars or will very shortly.

Mr. Sheffe: They are supposed to be.

Mr. Pringle: Now, supposing we went out on a limb immediately and decided that we were going for a much higher standard. How would we regulate international travel with regard to these automobiles? Are we going to

[Interprétation]

M. Horner: Je n'ai plus de question à poser.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. J'aimerais dire que les déclarations des deux messieurs au sujet du Bill C-137 ont su retenir mon attention surtout les déclarations très intéressantes au sujet des pneus conçus en vue de la sécurité. Vous avez fort critiqué ce Bill, monsieur Sheffe, et je me demande si vous vous rendez compte qu'il s'agit ici d'un bill visant à établir des normes de sécurité et non pas d'un Bill sur les normes de sécurité.

M. Sheffe: Je le comprends, oui.

M. Pringle: Pourriez-vous être un peu plus précis dans votre critique, compte tenu qu'il s'agit tout simplement d'un véhicule qui prévoit que le gouvernement fédéral pourra établir une liste de normes de sécurité qui ne se limitera certainement pas aux 29 points, loin de là.

M. Sheffe: Les 29 normes qui ont été annexées au *Hansard* du 30 janvier n'indiquent pas en détail ce que sont les normes ou les règlements en cause. Le Bill ne comprend pas et les règlements ne comprennent pas non plus ce qu'a dit l'honorable M. Jamieson lors du débat sur le Bill. En ce qui concerne l'application, l'engagement des inspecteurs, la formation des inspecteurs, à mon sens, le texte est très faible, et cela nous préoccupe beaucoup, car nous ne savons pas si le projet de loi est bon ou s'il ne l'est pas. Si on ne l'applique pas, quelle différence cela fera-t-il? La disposition qui traite de l'application de la Loi est aussi importante dans une loi que la procédure des griefs l'est dans une convention collective.

M. Pringle: J'ai étudié le projet de loi, un peu. Y a-t-il un article que vous considérez comme faible en ce qui concerne les dispositions qui traitent de l'inspection relativement aux normes de sécurité, une fois qu'elles seront établies? Évidemment, elles ne sont pas encore établies. Je dois ajouter aussi, en toute justice pour le bill qu'il est important que les normes coïncident maintenant avec les normes américaines. Si j'ai bien compris, elles ont été adoptées pour toutes les voitures américaines ou le seront très bientôt.

M. Sheffe: Elles doivent l'être.

M. Pringle: Supposons que nous devions nous prononcer immédiatement et décider que nous allions avoir une norme de beaucoup supérieure? Comment pourriez-vous réglementer les voyages internationaux en ce qui

[Text]

keep these cars out of the country? What are you going to do with the automobiles that do not adhere to our standards? I am pointing out that we have a rather difficult situation. First of all we are trying to get the vehicle. This is the part that kind of confuses me a little.

Mr. Sheffe: All right. The bill or the standards ought to spell out the qualifications, the training, the responsibilities, the authority of the enforcement officers, the inspectors. It does not do that, nor is there any indication in the debates that I have read so far that there is any intention of doing this. As a matter of fact, I think there has been some criticism in the House about the question of enforcement. The government or Parliament can very easily standardize the regulations in line with those in the United States, providing they put some muscle and teeth into the standards themselves. How are the standards going to be applied and how are they going to be enforced? We do not always have to follow the United States, you know. We can be leaders in some cases.

• 1620

Mr. Pringle: I agree with you there. We are not concerned really with this. We are concerned though with a very large tourist industry. We are concerned with our people who wish to travel in other countries. We are concerned with the imports of automobiles. It says here that:

10.(1) The Minister may design as an inspector for the purposes of this Act any person who, in his opinion, is qualified...

(2) An inspector shall be furnished with a certificate...

11.(1) An inspector may at any reasonable time enter any place in which he reasonably believes there is any motor vehicle of a class for which safety standards have been prescribed...

et cetera, et cetera. We people in Parliament, you know, Mr. Chairman, sometimes get a little bit concerned about the powers we give our inspectors because we think that administration by inspectors who have all powers may not always be the best thing for a democratic country.

[Interpretation]

cerne ces automobiles? Comment empêcherons-nous ces voitures d'entrer au pays? Qu'est-ce que vous ferez des automobiles qui ne se conforment pas à nos normes? Il y a tout de même une situation assez difficile. Tout d'abord, nous essayons d'obtenir le véhicule. Voilà qui porte un peu à confusion.

M. Sheffe: Le projet de loi ou les normes devraient établir les qualifications, la formation, les responsabilités, l'autorité des agents d'exécution et des inspecteurs. Le Bill ne le fait pas, il n'y a aucune d'indication dans les débats que j'ai lus qu'on ait l'intention de le faire. De fait je crois qu'il y a eu critique à la Chambre quant à l'application de la Loi. Le gouvernement ou le Parlement peut facilement normaliser les règlements pour les rendre conformes aux normes des États-Unis à condition que les normes elles-mêmes soient assez énergiques. De quelle façon les mettrons-nous en application? Il n'est pas toujours nécessaire de suivre les États-Unis.

M. Pringle: Je suis tout à fait de votre avis. Nous ne nous préoccupons pas vraiment de cette question mais nous nous préoccupons tout de même d'une industrie assez considérable, celle du tourisme. Nous devons nous occuper de nos gens qui veulent visiter d'autres pays. Nous nous préoccupons de l'importation des automobiles. Le paragraphe 1 de l'article 10 dit:

Le ministre peut nommer à titre d'inspecteur, aux fins de la présente loi toute personne, qui, à son avis, a les qualités requises pour être désignée à ce titre.

2) Un inspecteur doit être pourvu d'un certificat de nomination à titre d'inspecteur, etc., etc...

Le paragraphe 1 de l'article 11 dit:

Un inspecteur peut, à tout moment raisonnable, entrer dans tout lieu lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve soit un véhicule automobile d'une catégorie pour laquelle des normes de sécurité ont été prescrites.

Nous qui faisons partie du Parlement, nous nous préoccupons des pouvoirs que nous donnons à nos inspecteurs, car nous croyons que l'administration par des inspecteurs qui ont tout pouvoir, n'est peut-être pas toujours la meilleure chose pour un pays démocratique.

[Texte]

Mr. Quinlan, you mentioned in your opening remarks that you have legislated some standards now in the various states of the United States. Is that correct?

Mr. Quinlan: I quoted from some remarks that Mr. Reuther made in 1966.

Mr. Pringle: This is also interesting to me, because we have different states legislating different standards. What method do they use to control the passage or travel of these various automobiles with various standards in various states? I can understand how they could do it through the Interstate Commerce Commission, but how would they do it for private automobiles?

Mr. Sheffe: They are doing it in other areas of the vehicle safety program. They are trying to adopt universal standards of symbols, and by "universal" I do not mean just the North American continent but worldwide, and they are having some success with a lot of these symbols, if not all of them. These were drawn up by the Canadian Government Specifications Board in consultation with people from other countries in this area. We ought to work towards standardization. Perhaps the Canadian Government Specifications Board or some other agency of the government ought to be given the task to work with other countries in the standardization of safety regulations and standards in Canada, the United States and so on. But in respect of the statement about your concern of Parliament giving too much authority to your inspectors, all you have to do is spell out very clearly what the standards are, how they have to be met, and what the qualifications are of the enforcement officers to see that those standards are met. I think a lot of common sense and human judgment must be involved in this, not just legislation.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have no quarrel with that suggestion. The only thing is that this will be at a later date. We hope that we will be able to discuss the standards with you at some time. Today we are only discussing Bill C-137, which is the vehicle for the standards. I am still concerned. I think you made my point—you say that we are working for a national standard of roadways.

Mr. Sheffe: Universal.

Mr. Pringle: Excuse me. We are attempting national standards in Canada for car safety, and we are told that individual states are doing it on their own. The part that interests me is how states can establish standards and

[Interprétation]

Monsieur Quinlan vous avez mentionné au début, que vous avez adopté diverses normes dans certains États des États-Unis. Ai-je bien compris?

M. Quinlan: Je cite certaines remarques que M. Reuther avait faites en 1966.

M. Pringle: Ce point est intéressant parce qu'il y a divers États qui établissent différentes normes. Quelles méthodes utilise-t-on pour contrôler le déplacement des diverses automobiles qui satisfont à diverses normes dans divers États? Je comprends comment on pourrait exercer ce contrôle par l'entremise de l'*Interstate Commerce Commission*, mais comment s'y prendrait-on pour les automobiles particulières?

M. Sheffe: On le fait dans d'autres domaines du programme de sécurité des véhicules. On veut adopter des symboles universels et par «universels», je n'entends pas seulement sur le continent nord-américain, mais partout au monde. Beaucoup de ces symboles, sinon tous, connaissent un certain succès. Ils ont été établis par l'Office des normes du gouvernement canadien après consultation avec d'autres pays. Il faut orienter nos travaux vers la normalisation. Peut-être que l'ONGC ou toute autre agence du gouvernement pourrait se voir confier la tâche de travailler de concert avec d'autres pays à la normalisation des règles de sécurité et des normes au Canada, aux États-Unis, et ainsi de suite. Au sujet de votre inquiétude au cas où le Parlement accorderait trop d'autorité à vos inspecteurs, tout ce que vous aurez à faire c'est d'établir très clairement quelles sont les normes, comment on doit s'y conformer et quelles sont les qualités requises des agents qui seraient appelés à faire respecter ces normes. Il ne s'agit pas seulement de législation. Je crois qu'il faudrait aussi faire preuve de bon sens et de jugement.

M. Pringle: Je ne m'y oppose pas, mais on en discutera un peu plus tard. Nous espérons pouvoir discuter des normes à un moment donné avec vous. À l'heure actuelle, nous ne discutons que du Bill C-137, qui prévoit l'établissement des normes. Je crois que vous avez répondu à ma question en disant que nous sommes en train de mettre au point un système de panneaux indicateurs à l'échelle nationale.

M. Sheffe: Universelle.

M. Pringle: Désolé. Nous voulons établir des normes de sécurité de l'automobile au Canada, mais on nous dit que les États le faisaient individuellement aux États-Unis. Ce qui m'intéresse c'est de savoir comment les

[Text]

at the same time work towards a national standard. I cannot understand why the federal government is not establishing national standards in the United States, or is there a possibility that they will?

Mr. Sheffe: We always hear in the United States about states' rights, just as we hear in Canada about provincial rights. I think this Parliament is going to have some problems enforcing this Bill because of certain provincial jurisdictions. For instance, the breathalyzer legislation is not being enforced in at least two provinces of this country. There are no breathalyzer machines in Manitoba or the Province of Quebec. There are only 90 in the Province of Ontario where we have 3.5 million licensed drivers and only 60 of them are in operation. Part of the reason is this problem of provincial jurisdiction.

Mr. Pringle: I have one other question Mr. Chairman.

You mentioned that it has been stated by Professor Ryan that there would be no increase in costs if safety standards were adopted by the automobile industry. Would you clarify what the holdup is? Is it because safety standards detract from design, or are you suggesting that the automotive industry is more or less disinterested in safety standards? If there is no increase in cost it is very difficult to understand why there is not a great deal of interest in safety standards.

• 1625

Mr. Sheffe: I have appeared on panels with some of the design engineers of Ford, Chrysler and General Motors, and I would not say they were disinterested. We say that we do not think they are making a sincere attempt to improve the safety features of the vehicles. Many of the GSA standards that Mr. Quinlan referred to in this document were mandatory in all vehicles purchased by the federal government of the United States, and the design engineers who were not connected with the automobile industry but who were familiar with at least that type of design said that the cost of implementing the total number of standards put out by the GSA should not exceed \$100. Yet, with just a few of the new safety features introduced into vehicles, the price of parts has increased just too high in relation to the cost of the safety features.

Mr. Pringle: If Canada did look at the book you mentioned, the Canadian Government Specifications Board Guide to Traffic Safety, and we considered that the major number of recommendations should be adopted in

[Interpretation]

États peuvent établir des normes et travailler en vue d'une norme nationale. Je comprends mal pourquoi le gouvernement fédéral n'établit pas des normes nationales ou est-ce qu'il est possible qu'il le fasse?

M. Sheffe: On entend toujours parler aux États-Unis des droits des États, tout comme on entend parler des droits des provinces au Canada. Je crois que votre Parlement aura probablement un peu de difficulté à faire appliquer cette loi à cause des compétences provinciales. Par exemple, l'ivressomètre n'a pas force de loi dans au moins deux provinces, le Manitoba et le Québec. Il n'y en a que 90 en Ontario, où on trouve 3.5 millions de conducteurs détenant un permis, et seulement 60 sont en service. La raison en est en partie à cette compétence provinciale...

M. Pringle: Une autre question, monsieur le président.

Vous avez mentionné que le professeur Ryan avait déclaré qu'il n'y aurait aucune augmentation de coût par suite de l'adoption de normes de sécurité par l'industrie de l'automobile. Les normes de sécurité diminuent-elles l'apparence du véhicule, ou diriez-vous que l'industrie de l'automobile est plus ou moins intéressée aux normes de sécurité? S'il n'y a pas augmentation du coût, je ne comprends pas pourquoi on ne s'y intéresserait pas grandement aux normes de sécurité.

M. Sheffe: J'ai participé à des panels où il y avait des ingénieurs en dessin de la Ford, de la Chrysler et de la General Motors. Je ne dirais pas qu'ils sont désintéressés. Je dis tout simplement qu'ils ne s'occupent pas sincèrement à améliorer la sécurité de l'automobile. De nombreuses normes de sécurité de la FGA mentionnées par M. Quinlan dans ce document étaient exécutoires pour tous les véhicules achetés par le gouvernement fédéral des États-Unis et les ingénieurs en dessin qui ne travaillaient pas dans l'industrie automobile mais qui connaissaient tout de même cette conception disaient que le coût de toutes les normes de la GSA ne devrait pas excéder \$100. Toutefois, l'installation d'à peine quelques mesures de sécurité dans les véhicules a fait augmenter le coût des pièces à un prix trop élevé par rapport au coût des mesures de sécurité.

M. Pringle: Si le gouvernement du Canada examinait le livre que vous avez mentionné, le guide de sécurité de la circulation de l'Office des normes du gouvernement canadien, et si l'on considérait qu'un nombre important de

[Texte]

Canada as soon as possible, I presume they would be adopted in our factories and that we would be requiring all imported cars from the United States and Europe to adhere to these same standards. What do you think that might do to the cost of Canadian cars compared to the cost of cars in other countries.

Mr. Sheffe: I would suggest that the increase in costs would be very insignificant. You must remember that with the advent of the Auto Trade Pact between Canada and the United States—the free trade pact—many Canadian assembly plants are now manufacturing cars for the North American continent, with the exclusion of Mexico. There are American manufacturing plants in the industry manufacturing cars for the North American continent, so the problem of introducing the standards universally for Canada and the United States is not a major one and should contribute very insignificantly to the cost or the problem of implementing the standards.

Mr. Pringle: Just to put the record straight if I may, it was mentioned several times that automobile industry manufacturers are not particularly interested in appearing in front of this Committee. I think it should be stated that they have no objection to Bill C-137, but when it comes time to examine the standards and the regulations under this Bill I am quite convinced it will be an entirely different story. But I would hope that interested people reading the report today will take into consideration the fact that we are examining a Bill for passage and, although we are very interested and are very glad to hear everything, we are not examining for the purpose of recommending any specific standards at this particular time.

Mr. Horner: We cannot look at the Bill without looking at the standards, because you do not know how it is going to be applied.

Mr. Sheffe: You are stealing my thunder, Mr. Horner. The vehicle is exceptionally important. The vehicle is going to control the implementation of the standards and the regulations and I think the industry ought to be very interested in the vehicle. I suggest again, and this may sound harsh, that the industry is placing this Committee in the category of second-class citizens, by-passing them, and then they will do their work by

[Interprétation]

recommandations devraient être adoptées au Canada dès que possible, je présume qu'on les adopterait dans nos fabriques d'automobiles et que nous exigerions que toutes les automobiles importées des États-Unis et de l'Europe se conforment à ces mêmes normes. Je me demande quel serait l'effet sur le coût des automobiles canadiennes par rapport au coût des voitures dans d'autres pays.

M. Sheffe: Je crois que l'augmentation du coût serait minime. Vous devez vous rappeler que, depuis la signature de l'accord de l'automobile entre le Canada et les États-Unis, l'accord de libre échange, plusieurs chaînes de montages canadiennes fabriquent maintenant des autos pour le continent nord-américain, à l'exclusion du Mexique. Il y en a beaucoup d'usines américaines qui fabriquent des automobiles pour le continent nord-américain, et le problème d'adopter les mêmes normes pour le Canada et pour les États-Unis n'est vraiment pas un problème important et ne devrait contribué que très peu à l'augmentation du coût due à ces normes.

M. Pringle: Pour corriger un peu le compte rendu, si vous me le permettez, on a mentionné plusieurs fois que l'industrie de l'automobile et les fabriques d'automobiles n'étaient vraiment pas intéressées à comparaître devant notre Comité. Je crois qu'on devrait dire clairement que l'industrie n'a aucune objection au bill C-137, mais, lorsque sera venu le moment d'examiner les normes et les règlements prévus par ce bill, je suis tout à fait convaincu que l'histoire sera bien différente. J'espérerais toutefois que ceux qui s'y intéressent et ceux qui liront le compte rendu tiendront compte du fait que nous examinons le projet de loi en vue de son adoption et, bien que nous soyons intéressés à tout apprendre, nous ne l'examinons pas en vue de recommander des normes précises.

M. Horner: Nous ne pouvons pas étudier le projet de loi sans examiner les normes, parce que nous ne savons pas comment il sera appliqué.

M. Sheffe: Vous m'arrachez les mots de la bouche. Le véhicule est très important. Il va contrôler la mise en vigueur des normes et des règlements. Je pense que l'industrie devrait s'intéresser grandement au véhicule. Une fois de plus, je répète que l'industrie place les membres de ce Comité dans la catégorie des citoyens de deuxième ordre. Elle exercera ensuite des pressions auprès du Cabinet pour diluer ces règlements et ces

[Text]

lobbying at the Cabinet level to water down the regulations and the standards. That is one of our concerns relative to the experience we have had with this industry.

Mr. Horner: What you are saying is that this has given the Committee and the Cabinet a black eye.

Mr. Sheffe: Correct.

The Chairman: Have you finished, Mr. Pringle?

Mr. Pringle: I am through, yes.

The Chairman: Mr. Thomas. Order please. Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I will go back to something I brought up this morning. I am convinced now more than ever from going back and reading the Minister's statement in *Hansard* that these 29 standards are an essential part of this bill. He stated in the House that:

Twenty-nine standards have now been prepared which can be adopted as the initial regulations under this legislation.

He goes on to say:

As of the time of implementation, they would automatically become the standard and the starting point for the new legislation.

If we are not going to discuss these standards what are we doing here? I say it is an essential part of this bill. I said this morning that these standards were watered down and I was very glad to hear Mr. Sheffe confirm this position as he is an expert and I am not. Looking over these 29 standards I cannot see anything there that is of any significance or offers any drastic change in the construction of vehicles. Possible Mr. Sheffe could tell me this. To your knowledge, Mr. Sheffe, how many of these 29 regulations are being followed now by United States manufacturers?

Mr. Sheffe: I do not know that I am sorry.

Mr. Thomas (Moncton): You do not know.

Mr. Sheffe: I am familiar with only the Canadian section of the union. Those that are being followed would be introduced into this country where they are manufacturing cars for the whole North American continent under the free trade pact. We could get that information for you. If the standards and regulations are going to be examined by this Committee at a later date I hope that the

[Interpretation]

normes. C'est ce qui me préoccupe après tout ce que je sais de cette industrie.

M. Horner: Vous dites que le Comité et le Cabinet ont écopé un œil au beurre noir.

M. Sheffe: C'est juste.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Pringle?

M. Pringle: Oui, j'ai fini.

Le président: Monsieur Thomas. A l'ordre. Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Je vais reprendre un point que j'ai soutenu ce matin. Je suis plus convaincu que jamais, après avoir relu la déclaration du Ministre dans le *Hansard*, que ces vingt-neuf normes font partie intégrante de ce projet de loi. Il a dit à la Chambre que:

Vingt-neuf normes ont été établies qui serviront de règles de base en vertu de ce bill.

Il continue en disant:

Dès la mise en vigueur de la loi, ces caractéristiques deviendraient de rigueur et le point de départ de la nouvelle loi.

Si nous n'allons pas étudier ces normes, que faisons-nous ici alors? C'est une partie essentielle de ce projet de loi. J'ai dit ce matin que ces normes avaient été diluées et j'ai été très heureux d'entendre M. Sheffe confirmer ce fait. C'est un spécialiste que je suis pas. En revoyant ces vingt-neuf normes de sécurité, je n'y vois rien qui pourrait entraîner une modification radicale dans la construction des véhicules. A votre connaissance, monsieur Sheffe, combien de ces vingt-neuf règlements sont présentement suivis par les fabricants américains?

M. Sheffe: Je suis désolé, je n'en sais rien.

M. Thomas (Moncton): Vous le savez pas.

M. Sheffe: Je ne connais que la section canadienne du syndicat. Les règlements observés seraient suivis par les fabricants de voitures canadiens pour tout le continent nord-américain en vertu du pacte de libre échange. Nous pourrions vous obtenir ces renseignements. Si le Comité venait à étudier les normes et règlements, j'espère que les travailleurs unis de l'automobile seront invités à

[Texte].

UAW will be invited back. If we are not invited back we will insist on coming back for a hearing.

Mr. Thomas (Moncton): I presume you do not have knowledge of what latitude is given the manufacturer in complying with these regulations. I am thinking of something that was brought up this morning, this question of tires.

As I understand it the manufacturers themselves agreed on what type of tire they are putting on. If it is a 2-ply radial or 4-ply conventional tire, do you know how many of them conform with the practice of using safety rims?

Mr. Sheffe: I do not know. I understand from the information I get from the safety specialists of the National Safety Council in Chicago that the quality of the tires on new cars has improved greatly and continues to improve. That does not necessarily mean that it is so. It is a statement that I have heard and read and listened to and discussed and repeating here.

Mr. Thomas (Moncton): I am also very interested in the problem of bumpers. I have always felt that the bumpers on cars today are there largely for ornamental purposes. Oddly enough some of the heaviest cars on the road have the most fragile bumpers.

It was suggested this morning that possibly bumpers are put on to collapse deliberately and let the whole front end collapse which is sometimes a safety feature. I notice in reading Mr. Mertz testimony in this book that he is very emphatic in saying that the present bumpers are very ineffective.

I think Mr. Horner mentioned the problem of cost. This gentleman who is an expert, says that he is convinced that Detroit can produce bumpers without significant sacrifice in styling or saleability.

Mr. Sheffe: I am sorry I missed the last part. I hope those are bells I hear ringing.

Mr. Thomas (Moncton): It has quite often been said that to produce bumpers that would be satisfactory to eliminate damage and injury would produce a car which was not saleable. These experts giving this testimony do not agree with that. They refer to the air-bag principle and the hydraulic shock-absorber principle. They infer that a much safer bumper can be produced at very little extra cost. Do you have any knowledge of this?

[Interprétation]

revenir. Si nous ne l'étions pas, nous insistions pour revenir comparaître.

M. Thomas (Moncton): J'imagine que vous ne savez pas quelle latitude est accordée aux fabricants lorsqu'il s'agit d'observer ces règlements. Je pense à un point qui a été soulevé ce matin, celui des pneus.

Ce sont les fabricants eux-mêmes qui choisissent les pneus d'origine. Qu'il s'agisse d'un pneu radial à 2 plis ou d'un pneu ordinaire à 4 plis, vous ne savez pas combien d'entre eux utilisent les jautes de sécurité?

M. Sheffe: Je n'en sais rien. D'après les renseignements que me fournissent les spécialistes de la sécurité du *National Safety Council* de Chicago, la qualité des pneus sur les nouvelles voitures est de beaucoup améliorée et continue toujours de s'améliorer, ce qui ne signifie pas nécessairement qu'il en est ainsi. C'est une déclaration que j'ai entendue et que j'ai lue, et que je répète ici.

M. Thomas (Moncton): Je suis très intéressé à la question des pare-chocs. J'ai toujours cru qu'ils étaient principalement décoratifs. Certaines des voitures les plus lourdes ont les pare-chocs les plus fragiles.

On a proposé ce matin que les pare-chocs soient rétractables, tout comme le devant de l'auto, ce qui constituerait une mesure de sécurité. En lisant le témoignage de M. Mertz dans cette brochure, j'ai remarqué qu'il soulignait que les pare-chocs actuels étaient très peu efficaces. M. Horner a parlé du problème du coût. Ce spécialiste dit qu'il est convaincu qu'on essaie de produire des pare-chocs sans tenir compte de la sécurité.

M. Sheffe: Je m'excuse, je n'ai pas entendu vos derniers mots. J'espère que ce sont des cloches que j'entends.

M. Thomas (Moncton): On a dit bien souvent que, si on produisait des pare-chocs qui élimineraient les dommages et les blessures, les voitures ne seraient pas vendables. Les experts qui l'affirment ne sont pas d'accord là-dessus. Ils parlent du principe du coussin d'air et du principe des amortisseurs hydrauliques et laissent entendre qu'on peut produire des pare-chocs de plus grande sécurité à un coût très peu élevé.

[Text]

Mr. Sheffe: That is correct. I want to emphasize that the design of safety features in vehicles is not the only feature. The education of the driver who causes 90 per cent of the accidents is an important aspect of the whole question of motor vehicle safety. I think this Committee ought to look at that aspect of it as well.

The Chairman: Would you wait a minute please, gentlemen. Would the Committee agree that after the vote we will come back or do you wish to adjourn until 8 o'clock? I imagine when we come back those two gentlemen will be gone because they have to take a plane.

An hon. Member: It will be 5 o'clock when we come back anyhow.

The Chairman: We have another gentleman here from Kingston. He mentioned the fact he would like to go back as soon as possible. Would you agree that we all come back after the vote?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Sheffe: Thank you very much, gentlemen, for allowing us to appear.

AFTER RECESS

•1715

The Chairman: Gentlemen I will ask Dr. John Stewart Ellis to address the Committee. Dr. Ellis is the Chairman of the Engineering Institute of Canada, Committee on Road Safety Research. Dr. Ellis.

M. J. S. Ellis, M.E.I.C. (professeur et chef du Département de génie civil, Collège militaire royal du Canada, Kingston, Ontario): Monsieur le président, mesdames et messieurs. D'abord, je veux vous remercier très sincèrement de votre invitation à venir vous parler de la sécurité routière. J'ai l'intention de vous faire part des résultats de nos études faites en 1969 et d'essayer de répondre à vos questions. Malheureusement mon français est tellement épouvantable que je dois continuer en anglais.

The Chairman: It is a good effort.

Dr. Ellis: Gentlemen, I noticed on Tuesday that there is a tendency for people to wander in and out. If you would like to have this sheet and give it to any people who wander in, they will at least know the name of the ape in the cage, so to speak.

I understand that on February 24, which was Tuesday, in answer to a question of one of you as to whether or not the Engineering

[Interpretation]

M. Sheffe: C'est juste, mais je veux signaler que le devis des dispositifs de sécurité d'un véhicule n'est pas le seul point dont il faut tenir compte. L'éducation du conducteur qui cause 90 p. 100 des accidents est un autre point. Je pense que le Comité devrait aussi étudier cet autre aspect.

Le président: Si vous voulez attendre un instant, messieurs. Le Comité serait-il d'accord pour que nous revenions après le vote, ou voulez-vous lever la séance jusqu'à huit heures? J'imagine que, lorsque nous reviendrons ces deux témoins seront partis parce qu'ils doivent prendre l'avion.

Une voix: Nous ne reviendrons pas avant cinq heures de toute façon.

Le président: Il y a un autre témoin, de Kingston, et il a dit qu'il aimerait rentrer le plus tôt possible. Seriez-vous d'accord pour revenir ici après le vote?

Des voix: D'accord.

M. Sheffe: Merci beaucoup, messieurs, de nous avoir permis de venir témoigner.

PAUSE

Le président: Messieurs, je vais demander à M. John Stewart Ellis de prendre la parole. M. Ellis est le président du comité de recherche en sécurité routière de l'Institut de génie du Canada. Monsieur Ellis.

Mr. J. S. Ellis (M.E.I.C., Professor and Head of Civil Engineering, The Royal Military College of Canada, Kingston, Ontario): Mr. Chairman, ladies and gentlemen. First of all, I should like to thank you very sincerely for your invitation to come down and speak to you on the question of road safety. I intend to give you the results of the studies made in 1969 and to answer your questions. My French is so bad that I have to continue in English.

Le président: C'est un bel effort.

M. Ellis: Messieurs, j'ai remarqué, mardi, que les gens entrent et repartent. J'aimerais faire distribuer ces feuilles à tous ceux qui entrent pour qu'ils sachent au moins qui leur parle.

Le 24, soit mardi, en réponse à une question qu'un de vous lui avait posée pour savoir si l'Institut de génie du Canada avait fait un

[Texte]

Institute of Canada has done useful work in road safety research, Dr. Campbell, the federal Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety of the Department of Transport replied that he had agreed to work with and support the Engineering Institute of Canada, and I would say that as Chairman of the Institute's Committee on Road Safety Research, I have no evidence for this year or for any other year in the future that Dr. Campbell's office intends to support the Road Safety Research work of the Institute.

It is this key issue of support that causes me to be here and I want to tell you what we have been up to and invite your questions. It is easiest for me to describe our activities if I give you a précis of a report which has just been completed and is now in the hands of the printers.

The forward of this report was written by the President of the Engineering Institute of Canada, Mr. McKay, of Winnipeg, and he states:

This report reveals not only the concern of the Canadian engineer with road safety but also his ability to involve Canadians from other professions in road safety research. It records a multi-disciplinary assault on the problem of road safety and the Engineering Institute of Canada is proud to lead in this vital endeavour.

The recommendations of this report herald change for safer driving in Canada; they are specific, constructive and imperative.

This particular report, as I have mentioned, attempts to give our results during 1969 but we have been in business since 1965, and as

• 1720

the handout that I have passed around to you indicates, we have spent some \$300,000 attempting to come to grips with some of the problems of road safety. The report in front of me was made possible by two specific grants during 1969: one of \$87,500 from the Donner Canadian Foundation, and another of \$5,000 from the North American Life Assurance Co.

Now, I would like in front of you, gentlemen, to acknowledge my Committee's indebtedness to the Chairman of the Donner Canadian Foundation, Air Vice-Marshal McGill. He was responsible for suggesting to us that we should pursue our objective by drawing in professional men from other disciplines.

[Interprétation]

travail utile de recherche en sécurité routière, M. Campbell, directeur fédéral de la sécurité routière et automobile du ministère des Transports, a répondu qu'il avait convenu d'accorder son appui et sa collaboration à l'Institut de génie du Canada. En tant que président du Comité de recherche sur la sécurité routière de l'Institut, je n'ai aucune preuve pour cette année ou pour toute autre année à venir que le bureau de M. Campbell a l'intention d'appuyer les travaux de recherche en sécurité routière de l'Institut.

C'est la raison pour laquelle je suis ici. J'aimerais vous expliquer ce que nous avons fait et répondre ensuite à vos questions.

Il m'est très facile de décrire nos activités en vous citant un extrait d'un rapport qui vient d'être terminé et qui est entre les mains de l'imprimeur.

L'avant-propos de ce rapport a été rédigé par le président de l'Institut de génie du Canada, M. McKay, de Winnipeg, qui dit ce qui suit:

Ce rapport révèle non seulement la préoccupation de l'ingénieur canadien en matière de sécurité routière mais aussi son habilité à intéresser les Canadiens d'autres professions à la recherche en sécurité routière. Le rapport souligne d'autre part, l'attaque multidisciplinaire du problème de la sécurité routière et l'Institut de génie du Canada est fier d'être en tête de file dans cette entreprise vitale.

Les recommandations de ce rapport annoncent un changement en vue d'une conduite plus sûre au Canada; elles sont précises, constructives et impératives.

Ce rapport, comme je vous le disais, essaie de donner les résultats de 1969, mais nous faisons ce travail depuis 1965 et, comme l'indique la feuille que je vous ai distribuée, nous avons dépensé quelque \$300,000 pour essayer de régler certains des problèmes que présente la sécurité routière. Ce rapport a été rendu possible grâce à deux subventions particulières de 1969; une de \$87,500 de la Donner Canadian Foundation et une autre de \$5,000 de la North American Life Insurance Co.

Je voudrais exprimer la gratitude de mon Comité à l'égard du président de la Donner Canadian Fondation, le vice-maréchal de l'Air McGill. C'est lui qui nous avait proposé de poursuivre nos objectifs en attirant des représentants des autres disciplines.

[Text]

The preface to this report, interestingly enough, appeared in *Le Devoir* of Montreal on January 13, 1970. It was written by Michel Alexandre and I made a stab at translating it. I hope I am a better translator than I am a speaker of French. Here goes, because parts of this report are very important.

The statistics are staggering. But they are facts. Such are the recent findings of Prof. J. L. McDougall of Queen's University, Kingston; compared to the funds spent on medical research on cancer and heart disease, the amounts spent on the prevention of road collisions are 30 to 300 times less than what they should be, in view of the losses due to these three causes.

Prof. McDougall, a semi-retired professor of economics, has just released the results of an incisive study into the statistics of the deaths in Canada during 1967. If the basis for research funding is taken as the number of man-years of productive life that could be potentially saved, then road safety research should receive \$7,828,000 a year to be on par with the funding of cancer research and \$83,054,000 a year to be on par with the funding of heart disease research. In contrast, Prof. McDougall said that he would be very surprised if the total funds, both public and private, spent on road safety research during 1967 exceeded the relatively minute sum of \$250,000.

Professor McDougall has estimated that in 1967 Canada lost 57,459 productive man-years due to cancer and 161,700 man-years due to road collisions. The National Cancer Society told him that it spends \$2.78 million on cancer research annually and by this record we should be spending in Canada \$7.8 million on road safety research.

However, not only are road collisions the cause of a greater loss to Canada than cancer or heart disease, but their implications are as catastrophic, if not worse. Brutally left alone due to a road tragedy, a widow who is 30 years old and has four children has suffered a loss of \$50,000, according to Prof. McDougall. And road collisions are on the upswing with

[Interpretation]

L'avant-propos de ce rapport, fort intéressant d'ailleurs, a paru dans le *Devoir* de Montréal du 13 janvier 1970. L'article avait été rédigé par Michel Alexandre, et j'ai essayé de le traduire. J'espère avoir mieux réussi avec ma traduction qu'avec mon français. Certaines parties de ce rapport sont très importantes.

Les chiffres sont effarants. Mais ils sont là. Tels que vient de les exposer le professeur J. L. McDougall, de la Queen's University de Toronto: comparativement aux efforts financiers déployés dans des recherches médicales sur le cancer et les maladies du cœur, par exemple, les fonds affectés au Canada à la sécurité automobile et à la prévention des accidents de la route sont de 30 à 330 fois inférieurs à ce qu'ils devraient être; compte tenu de la mortalité dans les deux domaines.

Actuellement dans une demi-retraite, le professeur McDougall, spécialiste en «business», et occupant toujours une chaire à temps partiel, vient de rendre publics les résultats d'une étude-choc menée sur la base des statistiques de mortalité au Canada en 1967. Il en ressort que, en regard du potentiel «années-vies» fauchées par les maladies du cœur c'est un montant de \$7,828,000 qui aurait dû être affecté cette année-là à l'étude préventive des accidents de la route pour un juste rapport avec les \$83,054,000 dépensés au titre des travaux en cardiologie. Or, selon ses propres termes, McDougall dit qu'il «serait très surpris» si le total des fonds publics et privés consacrés en 1967 à la prévention des accidents de la route dépassait pour cette année-là, la somme relativement très faible de \$250,000.

Le professeur McDougall estime qu'en 1967, le Canada a perdu 57,459 années-hommes productives par suite du cancer et 161,700 années-hommes par suite d'accidents de la route. La Société nationale du cancer lui a révélé qu'elle avait dépensé 2.78 millions de dollars par année sur le cancer. Suivant ce chiffre, nous devrions dépenser au Canada 7.8 millions de dollars en recherche de sécurité routière.

Pourtant, non seulement les accidents fatals au volant sont numériquement supérieurs aux diverses causes de mortalité, mais leurs implications sont aussi catastrophiques, sinon plus. Brutalement laissée seule, la veuve d'un accidenté de la route de 30 ans avec quatre enfants subit, selon le professeur McDougall, une perte de \$50,000, montant des subsides

[Texte]

an increase in Canada in 1969 of 3½ per cent over 1968.

Not only does road safety research suffer when compared with medical research, but it appears equally neglected when contrasted with efforts to control crimes. In 1968, for example, the Montreal Police recorded 35 murders, yet 144 persons lost their lives in road collisions; some 3,000 persons were wounded by crimes in Montreal, yet 15,000 were injured in road collisions.

In the light of these statistics the average citizen will say: "let us get on with road safety research." But then comes the question: "what should be done?"

The author of this particular article goes on and pays a small tribute to what we have been doing in our Committee. You will hear more of that subsequently.

This is a report of the 1969 proceedings of the Engineering Institute of Canada Committee on Road Safety Research and these proceedings are lodged in the library of the Department of Civil Engineering of the Royal Military College of Canada. Essentially these proceedings consist of the contracts between the trustees of the Committee and its project directors, plus the submissions from these project directors of their work during 1969.

I thought I would come down here today with a small briefcase and talk to you quite glibly about it until I saw just how much evidence I had to produce. To show you what the proceedings amount to, these are the proceedings of 1969 and the proceedings of 1968 are in that volume there. We have been hard at it as far as pulp and paper is concerned, using lots of it anyhow. This report that I am highlighting for you is an extract from these proceedings.

Now I would like to say something about the Committee. I think I have given you the idea that our Committee consists of trustees. We are the people who get the money and, of course, that is the reason I am here because I

[Interprétation]

que la famille aurait été en droit d'attendre de son chef, subitement disparu. Toujours selon les études du professeur, les accidents de la route tendant à croître constamment, au point que le nombre pour 1969 a dépassé de 3½ pour cent celui de 1968.

La même disparité existe non plus sur un plan médical, mais dans un domaine tout à fait différent, et les chiffres disponibles au Service de la Police de Montréal laissent également rêveur de par le même déséquilibre qu'ils révèlent entre les proportions relativement énormes des dommages matériels et humains causés par les accidents de la route relativement à ceux plus minimes—mais plus spectaculaires—occasionnés par la criminalité. Pour l'année 1968, par exemple, la Police de Montréal enregistrait 35 meurtres ou assassinats contre 144 pertes de vies humaines au volant. Quelque 3,000 personnes avaient été blessées à la suite de voies de fait diverses comparativement aux 15,000 traumatisés de la route.

Par leur disparité, ces statistiques sont saisissantes, et le citoyen moyen ne manquera pas de se dire: «Puisque c'est ainsi, mettons le paquet et allons-y dans les recherches pour la sécurité routière». Aussitôt après, viendra la question: «Oui, mais que faire?»

L'auteur de cet article poursuit en rendant hommage au travail que nous avons fait au sein de notre Comité. Vous en entendrez parler plus longuement un peu plus tard.

Ce rapport est un rapport des délibérations de 1969 du comité de recherche en sécurité routière de l'Institut du génie du Canada. Ces délibérations se trouvent à la bibliothèque du département de génie civil du Collège militaire royal du Canada. Elles comprennent essentiellement les contrats conclus entre les administrateurs du Comité et ses directeurs de projets, en plus des rapports des directeurs de projets sur leurs travaux en 1969.

J'avais pensé me présenter aujourd'hui avec un petit porte-documents jusqu'à ce que je me rende compte de la quantité de documents que je devais produire. Pour vous donner une idée de l'importance de nos délibérations, voici celles de 1969 et celles de 1968. Nous n'avons pas ménagé le papier. Ce rapport dont je vous donne les points saillants est un extrait de ces délibérations.

Je voudrais vous parler du Comité. Il se compose donc d'administrateurs. Nous sommes ceux qui reçoivent l'argent et c'est, évidemment, la raison pour laquelle je suis ici, parce que j'ai été encouragé par les obser-

[Text]

have obviously been encouraged by the remarks of Tuesday's meeting to suspect that some money is going to be made available to us and I want to get on with things.

Our Committee has a group of trustees, five in number, who collect the money and then we strike contracts with various professional people across the country to carry out bits of research for us.

The trustees are, and they are listed on the sheet that I gave around: Col. R. J. Carson, M.E.I.C., retired Chief Engineer of the Canadian Army, Vancouver, B.C. Dr. G. Côté, M.E.I.C., Consulting Engineer, Montreal, Quebec, past president of the Engineering Institute of Canada. Dr. J. S. Ellis, M.E.I.C., Professor and Head of Civil Engineering, The Royal Military College of Canada, Kingston, Ontario. (Chairman). Dean R. J. Kennedy, M.E.I.C., Associate Dean of Graduate Studies of Queen's University, Kingston, Ontario. Mr. G. H. Scruton, M.E.I.C., Staff Engineer of The Shawinigan Engineering Co. Ltd., Montreal, Quebec.

Mr. Scruton is the Vice-Chairman of this Board of Trustees and it is my cross to bear to be the Chairman.

The next section of this report is entitled "The Chairman's Remarks" and these are my views. They do not necessarily reflect the views of any of the members of the Board of Trustees but I think in general they are supported. I start off, of course, by painting the picture. The annual toll on Canadian roads amounts—as you are very, very familiar with now—to some 5,000 dead, 150,000 injured and we have calculated in this report an estimate of the loss in monetary terms. It amounts, according to our calculations, to \$734 million a year. We take our 5,000 deaths at \$50,000 and it gives us \$250 million; then we take 14,000 people hospitalized on the average in road collisions for 365 days at \$48 per day to \$25 million; then 14,000 victims at \$6,000 average earnings lost due to hospitalization, \$84 million; 350,000 vehicles that have claims against them at an average value of \$436 which is another \$150 million.

Now look at what I have not included. I have not included the cost to Canada of the reduced productivity of the injured victims during a handicapped condition and possibly shortened work life. These figures also do not reflect the reduced productivity of the vehicles while they undergo repair. In addition it must be noted that the above figures do not include the cost to Canada of the nursing care for the injured who are no longer in hospital, and also do not include the cost of car dam-

[Interpretation.]

vations faites au cours de la réunion de mardi à penser que nous pourrions obtenir de l'argent.

Notre Comité comprend un groupe de cinq fiduciaires qui recueillent l'argent; nous concluons ensuite des contrats avec différents spécialistes qui font des recherches pour nous.

Les fiduciaires sont, et vous en avez la liste sur la feuille que je vous ai distribuée:

Le colonel R. J. Carson, ingénieur en chef retraité de l'Armée canadienne. M. G. Côté, ingénieur-conseil, Montréal (Qué.), et ancien président de l'Institut de génie du Canada. M. J. S. Ellis, professeur et chef du département de génie civil du Collège militaire royal du Canada, Kingston (Ont.), (président). M. R. J. Kennedy, doyen associé des études postuniversitaires de l'Université Queen's, Kingston (Ont.). M. G. H. Scruton, ingénieur à la *Shawinigan Engineering Co. Ltd.*, Montréal (Qué.).

M. Scruton est le vice-président du Conseil d'administration et j'en suis le président.

La section suivante du rapport s'intitule: Les observations du président. Ce sont là mes points de vue, qui ne représentent pas nécessairement ceux des membres du Conseil d'administration, bien que ce soit vrai dans l'ensemble. Tout d'abord, je vous décris la situation d'ensemble. Les pertes annuelles sur nos routes canadiennes, comme vous le savez, s'élèvent à environ 5,000 décès, 150,000 blessés. Nous avons inclus dans ce rapport une estimation des pertes monétaires, qui atteignent, suivant nos calculs, 734 millions de dollars par année. Voici le calcul détaillé: 5,000 décès à \$50,000, soit 250 millions; 14,000 personnes hospitalisées en moyenne pendant 365 jours à \$48 par jour, 250 millions; 14,000 victimes gagnant des salaires moyens de \$6,000 perdus par suite de l'hospitalisation, 84 millions; 350,000 véhicules représentant des réclamations moyennes de \$436, 150 millions.

Voyez ce que je n'ai pas inclus. Je n'ai pas inclus le coût au Canada de la productivité diminuée des blessés qui ne peuvent travailler normalement pendant une période plus ou moins longue. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la productivité diminuée des véhicules durant les réparations. De plus, ils n'incluent pas le coût au Canada des soins infirmiers fournis aux personnes qui ne sont plus dans les hôpitaux, ni le coût des dommages matériels inférieur aux montants pour des

[Texte]

ages below the deductible amounts of insurance policies. If you leave all those out, you still have a cost of \$734 million each year as a result of road collisions.

Now I start to answer the question which can be phrased as follows, "Is there any approach which holds a hope of reversing this ever mounting toll of dead, maimed, disfigured and incapacitated?" That is the question we are all concerned with and that is the question which brings me here. It is the question really, after having listened to you for some hours now, that really attracts your attention.

My answer is this:

The application of top research minds in a rigorously logical manner promises a solution. Such minds can most certainly be engaged, as war and space efforts have repeatedly shown. Therefore it is only relevant here to define the manner in which such researchers must work

Then I am faced with the question of the philosophy behind a research approach, that becomes my next concern. So let us consider the views of Professor Whitehead who, as you know, was a colleague of Lord Russell. He says:

The greatest invention of the nineteenth century was the invention of the method of invention. A new method entered into life. In order to understand our epoch we can neglect all the details of change, such as railways, telegraphs, radios, spinning machines, synthetic dyes. We must concentrate on the method itself; that is the real novelty, and this has broken up the foundations of the old civilization.

He goes on to say that the prophecy of Francis Bacon has now been fulfilled. So I decided I had better find out what this prophecy was. This is what Bacon had to say:

Though all the wits of all the ages should meet together and combine and transmit their labours, yet will no great progress ever be made in science by means of anticipations; because radical errors in the first concoction of the mind are not to be cured by the excellence of functions and remedies subsequent.

One method of delivery alone remains to us; which is simply this: we must lead men to the particulars themselves, and their series and order; while men on their side must force themselves for a

[Interprétation]

polices d'assurance qui sont à la charge des assurés. En dépit de toutes ces omissions, le coût des accidents de la route est de 734 millions de dollars par année.

Je vais maintenant répondre à une question qu'on peut énoncer ainsi: «Y a-t-il une méthode qui pourrait donner une lueur d'espoir de diminuer ces chiffres toujours croissants de décès, de blessures, de mutilations, de défigurations et d'invalidité?» C'est la question qui nous préoccupe tous et pour laquelle je suis ici.

Ma réponse est la suivante:

L'application des grands spécialistes de la recherche d'une façon logique promet une solution. Ces spécialistes peuvent certainement se consacrer à leurs travaux, comme les efforts fournis en temps de guerre et en cette ère de l'espace l'ont démontré. Il n'est que pertinent de définir la méthode de travail de ces chercheurs.

Reste la question de la philosophie de cette attitude de recherche. Voyons le point de vue du professeur Whitehead qui, comme vous le savez, était un collègue de Lord Russell. Voici ce qu'il dit:

La plus grande invention du XIX^e siècle était l'invention de la méthode d'invention. Une nouvelle méthode a pris forme. Afin de bien comprendre notre époque, nous pouvons négliger tous les détails du changement, tels les chemins de fer, les télégraphes, les radios, les machines à filer, les teintures synthétiques. Nous devons nous concentrer sur la méthode même; c'est un concept tout nouveau, et il a nivelé le fondement de la vieille civilisation.

Il continue en disant que la prophétie de Francis Bacon s'est accomplie. Aussi bien voir quelle est cette prophétie, et voici ce que Bacon disait:

Même en réunissant tous les grands esprits de tous les siècles et en combinant le fruit de leurs travaux, on ne peut réaliser de progrès en science au moyen d'anticipations, parce que les erreurs radicales des premières élaborations de l'esprit ne peuvent être guéries par l'excellence des fonctions et des remèdes subséquents. Une seule méthode de libération nous reste, et c'est celle-ci: entraîner l'homme dans les cas particuliers, et dans leurs séries et ordre, alors que l'homme doit s'efforcer pendant un certain temps

[Text]

while to lay their notions by and begin to familiarize themselves with facts.

In road safety research the views which I have just read above give a direction which is simple, clear and uncompromising, and it is this: we must familiarize ourselves with facts. Canadian efforts in road safety research must continue with the accumulation of the facts road tragedies and these facts obtained by expert research teams who reach collisions with the police and who persist afterwards until they can estimate the causes—these facts alone must guide subsequent remedial action.

It is a matter of signal pride that the Engineering Institute of Canada Committee on Road Safety Research can claim to have shared in pioneering the formation in Canada of road tragedies and these facts obtained by This was first done under the direction of Dr. Harold Elliot, neurosurgeon at McGill University, and subsequently under Professor Merritt Davis of the University of Toronto, both of whom are project directors of the committee. The expansion of these fact-finding terms of researchers constitutes the approach which I believe will lead to increased road safety for Canadians.

I will tell you about the articles that appear in this report, that result from the submissions of our various project directors, so that you will get some idea of the scope and interest of our work.

First of all, we asked Professor McDougall to find out what the cost in Canada would be, due to road collisions. His objective was to compare funds spent in Canada on research into cancer, heart disease, and road collisions. He is a professor of economics at Queen's University. His recommendation has been read to you in the preface that I have already covered and that is that there is a vast amount of money that has to be spent to bring road safety research anywhere near the amount of money that is spent on heart disease research or cancer research.

This does not mean that we want in any way to reduce the amount of money spent on these other areas of research. It only means that we want road safety to emerge from its position of neglect.

Another project reported here was that undertaken by Dr. Wilde, associate professor

[Interpretation]

de mettre ses notions de côtés et de se familiariser avec les faits.

Dans la recherche en sécurité routière, les points de vue dont je viens de vous donner lecture indiquent une voie simple, claire et sans compromis, et c'est celle-ci: il faut nous familiariser avec les faits. Les efforts canadiens dans le domaine de la recherche en sécurité routière doivent se faire par une accumulation de faits tirés des tragédies de la route, et ces faits obtenus par des équipes d'experts qui analysent les accidents avec la police qui poursuivent ensuite leurs recherches jusqu'à ce qu'ils puissent en évaluer les causes, ces faits seuls doivent orienter nos recherches subséquentes de solutions. C'est une question de fierté.

Le comité de la recherche en sécurité routière de l'Engineering Institute of Canada a été un des premiers pionniers de la mise sur pied d'équipes de recherche sur la cause des collisions. Ces recherches ont d'abord été faites sous la direction du docteur Harold Elliot, neuro-chirurgien à l'Université McGill puis sous celle du professeur Merritt Davis à l'université de Toronto qui sont tous deux directeurs des projets du comité. La multiplication d'équipes de recherche contribuera, selon moi, à accroître la sécurité routière pour le plus grand bien des canadiens.

Je vais vous donner un aperçu des articles de ce rapport où se trouvent réunies les propositions de nos différents directeurs de projets afin que vous puissiez avoir une idée générale de l'étendue et de l'intérêt que suscite notre travail.

Tout d'abord, nous nous sommes adressés au professeur McDougall pour lui demander à combien il évaluait le coût des accidents d'automobiles au Canada. Le but du professeur qui enseigne à la faculté de sciences économiques de l'université Queen's, était de comparer les sommes consacrées au Canada à la recherche sur le cancer, les maladies de cœur et les accidents d'automobiles. Quand nous avons étudié la préface du rapport, je vous ai lu sa recommandation dans laquelle il préconise que les sommes allouées à la recherche en sécurité routière soient à peu près les mêmes que celles des recherches sur les maladies de cœur ou le cancer.

Cela ne signifie nullement que nous désirions réduire le montant d'argent réservé à ces 2 types de recherches; nous voulons simplement que la sécurité routière sorte de l'oubli.

Une autre étude dont on parle dans le rapport est celle de M. Wilde, professeur de psy-

[Texte]

of psychology at Queen's, and he was asked to provide background information on psychological research on traffic safety carried out during the past decade.

Dr. Wilde has recommended that the federal Department of Transport finance psychological-engineering research to develop an index based on the concept of spare capacity. He wants to know, when you are driving along in your car, how much spare capacity you have. He has ways, and an index that will reflect the amount of spare capacity you have. He is appealing to the federal Department of Transport for funds to carry out this study.

He can get the funds either directly from the Department of Transport, or through the Engineering Institute of Canada Committee. If he does not get it through the Committee, I think the Committee is liable to vanish.

Another social study project was to formulate plans for future sociological research into driver behaviour. This work was undertaken at the McGill School of Social Work, and here the object was to find out the influence of traffic laws and the influence of what one might call, and what they call, operative laws. It was a kind of Kinsey report into traffic behaviour, as far as I can make out.

The object of their work was to present a plan whereby they could engage in serious research in the future to bring the forces of sociology to bear on this problem.

What they did was that they went and studied the behaviour of people at an intersection in Montreal, and they found out how many people paid attention to the traffic laws that are laid down in that city, and how many people just more or less followed the general law of the rest of the crowd, so to speak.

In addition to their work, the School of Social Work at McGill University would like to undertake a comprehensive study into the way the sociologists should work with families that are bereaved by these road collisions.

● 1735

Another social study project had to do with the Anglican Church. The conclusion of that is very interesting, in the light of what Mr. Sheffe had to say. Mr. Sheffe was advocating more defensive driving courses. The clergyman involved in this social study project that was mounted last year began the first defen-

[Interprétation]

chologie à l'Université Queen's, et à qui l'on a demandé de fournir les données essentielles sur la recherche psychologique dans le domaine de la sécurité routière qui a été faite au cours des 10 dernières années.

M. Wilde a recommandé que le ministère fédéral des transports finance un programme de recherche en psycho-mécanique afin d'établir un indice basé sur le degré de résistance du conducteur. Il voudrait connaître la réserve d'énergie et de capacité dont dispose un conducteur au volant de son automobile. Grâce à ses méthodes et à cet indice, il aura ces renseignements. Il fait appel au ministère des transports ou du comité de l'*Engineering Institute of Canada*. Au cas où il ne pourrait obtenir les fonds de ce dernier, je crois que c'en est fait du comité.

Un autre travail de recherche dans le domaine social consistait à élaborer un programme de recherche sociologique du comportement des conducteurs. Ce travail fut entrepris à l'école de travail social de l'université McGill où les chercheurs ont étudié l'influence des règlements de la circulation et de ce que les chercheurs ont appelé les lois de la bonne conduite des véhicules. Il s'agit en somme du rapport Kinsey sur le comportement des conducteurs.

L'objet du travail était de présenter un programme grâce auquel ils pourraient entreprendre à l'avenir des recherches sérieuses pour démontrer l'importance du facteur sociologique dans le problème qui nous occupe.

Les chercheurs ont étudié le comportement des personnes dans un carrefour à Montréal afin de voir combien d'entre elles faisaient attention aux règlements de la circulation de la ville et combien suivaient la loi générale de la foule pour ainsi dire.

En plus, le département de sociologie de l'université McGill aimerait entreprendre une étude de la façon dont les sociologues devraient travailler avec les familles qui se sont vues privées de l'un de leurs membres à la suite d'une collision.

Une autre étude dans le domaine social a été faite par l'église anglicane. Les conclusions de M. Sheffe sont très intéressantes. Ce dernier se faisait l'avocat de cours de conduite plus défensives. L'homme d'église, qui a participé à ces études sociologiques, a mis sur pied le premier cours de conduite défensive à

[Text]

sive driving course in Kingston, in collaboration with the Canada Safety Council. He has come to the conclusion that this problem is so deep and difficult that he would now like to get on with the study of the introduction into schools of the moral issues involved in road collisions.

He feels that defensive driving courses, although very worthwhile and under no circumstances to be minimized, are possibly not going to be nearly enough, and that we must go back to the schools and gradually introduce a comprehensive system of driver education over the school years.

Another social study group promoted road safety through a series of television messages. This proved to be a very interesting project. The President of the Engineering Institute of Canada is pushing this along in concert with the Minister of Transport, Mr. Jamieson.

If this question of television messages to promote road safety is to be pushed in the future by our group, then of course the funds are going to have to come from somewhere. This turned out to be a quite worthwhile project, I think.

The Donner Research Fellowship, named in honour of our granting Foundation, the Donner Canadian Foundation, held a meeting last year. Colonel R. J. Carson, one of our trustees, had the job of going to Great Britain to find out what they were doing. He came back with, I think, a fairly important concept.

He would like you to replace the word 'accident' with the word 'collision'. The word 'accident' is a dangerous word to use in this situation.

He also felt, as a result of his British trip, that these in-depth studies, which I feel constitute the most important single work to be undertaken in road safety at this sage in Canada, should definitely be continued, and that the reports of these studies should be properly co-ordinated. This is an easy thing to do now, with the federal government in the picture.

The first engineering measure that we undertook last year—it is called the EM-1, Engineering Measure 1—had to do with a student contest among university engineering students right across this country. They came up with some interesting ideas which had to do with the visibility of cars, roadside obstacles, and pedestrian crossing walks. If any of you have persons in your family taking university engineering courses, this is a very good thing to get in on, because the top prize is \$1,000. The North American Life Assurance

[Interpretation]

Kingston en collaboration avec le conseil de sécurité routière du Canada. Il en est arrivé à la conclusion que le problème de la sécurité routière est si profond et si difficile à régler qu'il faudrait étudier dans les écoles la question morale qui découle des accidents de la route.

Il est d'avis que, les cours de conduite défensive, bien qu'ils soient très utiles et qu'ils ne doivent en aucun cas être diminués, ne seront très probablement pas suffisants; et il faudrait introduire dans les programmes scolaires un cours complet d'éducation du conducteur.

D'autres chercheurs en sociologie encourageaient la sécurité routière par une série de messages télévisés. Leur étude était très intéressante. Le président de l'*Engineering Institute of Canada* de concert avec le ministre des Transports, M. Jamieson, encourage une telle initiative. Nous avons l'intention de multiplier à l'avenir les messages télévisés afin d'inviter les conducteurs à la prudence. Évidemment, nous aurons besoin d'argent pour nous financer. Les travaux entrepris dans ce domaine se sont révélés très utiles.

L'an passé, la bourse de recherche portant le nom de notre fondation, la *Donner Canadian Foundation*, a été décernée à un de nos administrateurs, le colonel R. J. Carson. Ce dernier fut chargé de se rendre en Grande-Bretagne et d'étudier les collisions de la sécurité routière dans ce pays. Il en a ramené un concept très important.

Il aimerait remplacer le mot accident par celui de collision. Le mot accident n'est pas approprié à la situation.

Le colonel Carson pense également qu'il faudrait poursuivre ces études en profondeur qui à mon avis constituent le premier travail important sur la sécurité routière entrepris à ce stade au Canada; il faudrait également comparer les rapports de ces études, ce qui n'est pas difficile étant donné tout l'intérêt que témoigne le gouvernement fédéral à cette question.

La première des mesures d'ordre technique que nous avons étudiée l'an passé intitulée EM-1 (Engineering measure No. 1) a été soumise sous forme de concours à des étudiants en génie des universités canadiennes. Certains étudiants nous ont fourni des idées intéressantes concernant la visibilité à l'intérieur de la voiture, les obstacles le long de la route et les passages pour piétons. Il s'agissait d'un concours fort intéressant car le premier prix était de \$1,000 offert par la *North American Life Insurance Company*. Et si vous connaissez

[Texte]

Company finances this, and we are always open for bright ideas through this particular means.

Now let us consider Engineering Measure 6. That is the next one in the series. Measures 2 to 5 have been completed in past years. Engineering Measure 6 was to study polarized headlights. This was discussed by Mr. Sheffe before the division, and we assigned this problem to Dr. Rogers, professor of physics at the Royal Military College.

Dr. Rogers feels that a fairly large-scale experiment on polarized headlights is in order, and he has got in touch with the authorities in the U.S. government, and I think they will make something of this if they can get the backing of our DOT people here.

I have said as a comment to this particular item, in the report, that there is a need for development, possibly best done by a grant-in-aid of research to the National Research Council to devise a means of cleaning dirt from the surfaces of lights, to increase illumination for headlights, and to increase brightness for tail-lights. A promising invention for cleaning headlights has been made by Mr. Otto Kuester in Kingston.

• 1740

We mounted a project during 1969 to find out what the automotive or retail outlets could do in the way of selling safety devices. This particular project was looked after by Mr. Siemonsen, President of Siemonsen's Mechanical Products Ltd in Kingston. His conclusions are that the National Research Council should consider the establishment of a testing facility to evaluate and develop automotive mechanical safety devices and that the federal Department of Transport should give publicity to the findings obtained from the implementation of that recommendation.

I have added as a comment, for what it is worth, that I would hope that the National Research Council would study the ideas contained in the files of the Canadian Patent Office in the hope that these ideas might lead to increased road safety. I am constantly impressed by the fact that seat belts are just not worn. I think it is about time some inventive engineering work was done on improvising something that people would in fact use. I think also we need better mirror systems than those that are supplied by car manufac-

[Interprétation]

des jeunes étudiants en génie, cela les intéresserait peut-être de participer à ce concours, quant à nous, nous nous intéressons toujours à recevoir des idées neuves qui nous sont fournies dans le cadre de ce concours.

Étudions maintenant la mesure technique n° 6. C'est celle qui suit dans notre rapport car les mesures 2 à 5 ont été terminées dans les années passées. La mesure d'ordre technique n° 6 visait à étudier les phares à lumières polarisées. M. Sheffe a discuté du problème devant la division et nous avons demandé à M. Rogers, le professeur de physique au Collège Royal militaire de l'étudier.

M. Rogers estime qu'une étude de grande envergure sur les phares à lumières polarisées s'impose et il est entré en contact avec de hauts fonctionnaires du gouvernement américain et si M. Rogers peut obtenir l'aide du ministère des Transports, je crois que les résultats de cette collaboration seront excellents.

Au sujet de cette mesure j'ai déjà dit que d'autres recherches s'imposaient et que des subventions pourraient être accordées au Conseil national des recherches afin de mettre au point un moyen pour éliminer la poussière qui s'accumule sur les phares, afin d'accroître la lumière de ces derniers et d'accroître la clarté des feux arrière. M. Otto Kuester de Kingston a mis au point une invention qui pourrait permettre de nettoyer les phares.

Au cours de 1969, nous avons établi un programme afin de voir ce que les marchands au détail pouvaient faire pour encourager la vente de dispositifs de sécurité. Ce programme relevait de M. Siemonsen, président de la *Siemonsen's Mechanical Products Ltd.* à Kingston. Ses conclusions sont les suivantes: le Conseil national de recherches devrait songer à établir des centres de contrôle afin d'évaluer et de perfectionner les dispositifs de sécurité pour les véhicules moteurs et le ministère fédéral des Transports devrait publier les résultats obtenus concernant la mise en vigueur de cette recommandation.

J'ai ajouté, à titre de commentaire, que j'espérerais que le Conseil national de recherches étudierait les idées contenues dans les dossiers de l'Office canadien des brevets, ce qui pourrait peut-être améliorer la sécurité routière. Je suis toujours impressionné par le fait qu'on ne se sert tout simplement pas des ceintures de sécurité. Je pense que le temps est venu qu'on invente un dispositif qui serait utilisé par les automobilistes. A mon avis, il nous faut également disposer de meilleurs rétroviseurs que ceux que fournissent les

[Text]

turers; we need a carbon monoxide warning gauge; we probably need development of intercommunication warning instruments to advise drivers of approaching vehicles, including trains. These are a few challenges to the inventive engineer. Now our committee stands ready to try to push these things along.

The Engineering Measure 10 has been one of our most successful projects. It was carried on by M. D'Arcy St. Pierre, Conseiller Technique, Service de la Police in Montreal. M. St. Pierre has been using automatic traffic instruments built in Switzerland, which in 1967 I brought back to Canada, to increase road safety in Montreal. I am going to pass out to any of you who are interested at the end of this resumé a newspaper article on the work he is doing in Montreal. There is also a newspaper article on Professor McDougall's economic findings that I would like to distribute to you, if any of you are interested. It has appeared both in the English and French press of our country.

Moving on to the Field Operations Studies, where we send teams out into the field, we have had two projects going. The first team has consisted of a retired neurosurgeon and an OPP retired sergeant. They go and have a look at the wrecks and try to carry up the wrecks and the victims. This neurosurgeon, really one of the fathers of road safety in Canada, has made a host of recommendations, the most important of which deals directly with his body. He has recommended that the federal Parliament Standing Committee on Transport and Communications hold regular, frequent and open hearings which could deal with road safety goals in terms of the number of deaths per hundred million miles driven; comprehensive road safety research program; plans for emergency treatment of road collision victims; financial assistance from the federal government to some provinces for vehicle inspection; financial assistance from the federal government to some provinces for improving roads, as there is some connection between the improvement of roads and the decrease in collisions; national goals for the treatment of alcoholism; national school for licence examiners; the role of the coroners' inquests; the establishment of standards for vehicles' fuels in order to minimize their sickness or accident potential; and a plan to introduce road safety research into Canadian universities.

[Interpretation]

fabricants d'automobiles, d'un manomètre doté d'un dispositif d'avertissement du degré d'oxyde de carbone et d'autres instruments d'alerte perfectionnés pour avertir les conducteurs à l'égard des véhicules qui viennent en sens inverse et même des trains. Il y a un certain nombre de défis qui se posent aux ingénieurs à l'esprit inventif. Notre Comité est prêt à encourager ce genre d'activité.

La Mesure technique 10 est un de nos projets qui a connu le plus de succès. Cette technique est l'œuvre de M. d'Arcy St-Pierre, conseiller technique du service de la police de Montréal. M. St-Pierre a utilisé les instruments automatiques de la circulation mis au point en Suisse, et que j'ai fait venir au Canada en 1967 afin d'accroître la sécurité routière dans la ville de Montréal. Je vais distribuer à la fin de cet exposé aux personnes intéressées un article de journal relatif au travail entrepris par M. St-Pierre à Montréal. J'ai également une coupure de journal portant sur les conclusions d'ordre économique apportées par M. McDougall que je voudrais vous distribuer si ce sujet vous intéresse. Cet article a paru à la fois dans les journaux anglophones et francophones du pays.

Si l'on passe maintenant aux études qui ont été faites à l'extérieur; nous envoyons des équipes sur place et nous avons deux programmes en marche. La première équipe comprenait un neurochirurgien retraité et un ancien sergent de la Sûreté provinciale de l'Ontario. Ils vont examiner les débris de voitures et essayer d'établir un rapport entre les débris et les victimes. Ce neurochirurgien est un des pères de la sécurité routière au Canada, il a formulé tout un ensemble de recommandations. Il a proposé que le Comité permanent des transports et communications tienne des audiences ouvertes au public, à intervalles réguliers et à maintes reprises, pour étudier la question de la sécurité routière concernant le nombre de morts par centaines de milliers de milles parcourus, pour élaborer un programme de recherches en matière de sécurité routière, des projets concernant les soins d'urgence à apporter aux blessés, lors des accidents de la route, et pour étudier la possibilité que le gouvernement accorde une aide financière à certaines provinces concernant l'inspection des véhicules, l'amélioration de l'état des routes—car il y a un rapport entre l'amélioration des routes et la diminution des accidents—et pour établir des objectifs sur le plan national concernant le traitement des alcooliques, une école nationale pour ceux qui font passer les permis de conduire et essayer de déterminer le rôle des enquêtes des coroners et à établir des normes concernant les divers carburants destinés aux

[Texte]

He has also made a couple of very practical suggestions regarding the police which I have never seen implemented. He suggests that they stop and ask people if their seat belts are correctly adjusted, that they stop cars and inspect their tires and encourage drivers to replace worn ones. I have never heard of that being done. Perhaps it is being done in some parts of Canada and, if so, I would certainly like to hear of it. He also wants cost-benefit studies to be made on the use of service roads in conjunction with overpasses.

As I say, Dr. Elliott is the person I would call the father of road safety research in Canada. He has made a very vital recommendation here—advocating the establishment of regular, frequent and open hearings of your Committee, and I hope you will give this due consideration.

The last project I am going to talk about is one that I think is absolutely essential in this country at this time. I refer to the project that has been directed by Professor Davis, Professor of Highway Engineering of the

• 1745

University of Toronto. He has been sending out teams of recent graduates or senior students in engineering and sociology to serious automobile collisions, when the police call them, and then these teams follow up after that initial investigation to try to estimate the causes of these collisions. In my view this work is absolutely fundamental to road safety in Canada at this time. I hope in another five years it will be much less needed, but today it is absolutely fundamental in my view. The Engineering Institute of Canada considers that its most important recommendation is that these teams of fact-finding researchers be continued and indeed expanded. We had plans, which we submitted to the federal government's Department of Transport, to mount four teams this summer, three in the Province of Ontario, where we have had two in the past, and one moving over into the Province of Quebec.

Since I submitted this particular application to the federal Department of Transport

[Interprétation]

véhicules afin de réduire les possibilités d'accident et de malaises dûs à ces produits, enfin viser à faire admettre la recherche en matière de sécurité routière dans les universités canadiennes.

Il a aussi fait de nombreuses suggestions d'ordre pratique au sujet du travail de la police qu'on n'a jamais mises en vigueur. Entre autres, il a proposé que les agents de police arrêtent les gens et leur demandent s'ils se servent de leur ceinture de sécurité, qu'ils fassent l'inspection des pneus et qu'ils encouragent les conducteurs à changer les pneus trop usés. Je n'ai jamais entendu dire que cela se faisait vraiment, sauf peut-être dans certaines régions du Canada et si c'est le cas j'aimerais en entendre parler. Il veut qu'on fasse également des études portant sur le coût et les avantages de l'utilisation de routes de service en rapport aux passages supérieurs.

Comme je vous le disais, M. Elliott est la personne que je désignerais comme étant le père de la recherche en matière de sécurité routière du Canada. Il a formulé une recommandation très importante ici en préconisant l'établissement de la part de votre comité d'audiences publiques à intervalles réguliers et à maintes reprises, et j'espère que vous en tiendrez compte.

Le dernier projet dont je vais vous parler est celui que je qualifierais d'essentiel pour le pays à l'heure actuelle. Il s'agit d'un projet dirigé par M. Davis, professeur en génie routier à l'Université de Toronto. Il a envoyé des équipes formées de jeunes diplômés ou d'étudiants avancés en génie et en sociologie sur les lieux d'accidents graves lorsque la police leur téléphonait, et après une première enquête ils essayaient d'évaluer les causes de ces accidents. Ce travail, à mon avis, est absolument essentiel pour la sécurité routière au Canada. J'espère que d'ici 5 ans, le besoin sera moins pressant, actuellement cette question est à mon avis très importante. L'Institut des ingénieurs du Canada trouve que sa recommandation la plus importante est celle de maintenir et de multiplier ces équipes de chercheurs et de spécialistes en matière d'accidents de la route. Nous avons soumis au ministère fédéral des Transports un projet visant à établir quatre équipes cet été, trois dans la province d'Ontario où nous en avions 2 dans le passé et une dans la province de Québec.

Depuis que j'ai présenté cette demande au ministère fédéral des Transports, un autre de

[Text]

another one of our project directors, M. d'Arcy St. Pierre, wants to organize teams in Montreal. In my view, as I have said earlier and I repeat, I feel that these teams of young men constitute the most important method available to us at the present time to get on with really worthwhile road safety research in Canada.

As I said earlier, we have at the moment no visible means of support. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Dr. Ellis, much of what you have said, although very good, did not have too much to do with the Bill. However, I was interested in your remarks about the headlights and the research you are doing. Is it correct that the federal government gave you the \$300,000, to begin with?

Dr. Ellis: No, the federal government certainly did not. I thought I made that clear. That money was provided by the Donner Canadian Foundation and the North American Life Assurance Company. The Donner Canadian Foundation grant was for three years and three years only. This was understood at the start.

Mr. Horner: About \$82,000 a year.

Dr. Ellis: It amounted to about \$250,000 in all. This is the report of the third year, Mr. Horner. But the North American Life Assurance grant is a continuing one.

Mr. Horner: Mr. Jamieson, the Minister of Transport, had this to say about research in the *Financial Post*, I wondered if you had seen it and, if so, would you comment on it:

In Canada we spend an estimated \$40 million a year on transportation research and development...

and that is not enough, that is 0.4 per cent of the total expenditures in the transportation industry. It goes on to imply that they are going to spend a whole lot more on research. To make a long story short, you believe that the Engineering Institute of Canada should be receiving some federal government assistance, particularly on highway safety and highway traffic.

Dr. Ellis: Sir, the answer to your question is a most emphatic yes. Let me say that our

[Interpretation]

nos directeurs de programme, M. d'Arcy St-Pierre, voudrait organiser des équipes à Montréal. Comme je l'ai dit plutôt et je tiens à le répéter, je suis d'avis que ces équipes de jeunes gens constituent le moyen le plus important à notre disposition actuellement pour mettre sur pied un programme valable de recherche en matière de sécurité routière au Canada.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous ne jouissons d'aucun appui financier.

Merci, monsieur le président.

M. Horner: Monsieur Ellis, presque tout ce que vous avez dit était très bien, même s'il y avait beaucoup de questions qui n'avaient rien à voir avec le bill. Toutefois, vos remarques au sujet des phares et concernant la recherche que vous faites dans ce domaine m'ont intéressé. Le gouvernement fédéral vous a donné 300,000 dollars au début, n'est-ce pas?

M. Ellis: Non, certainement pas le gouvernement fédéral. Je croyais que c'était clair. La *Donner Canadian Foundation* et la *North American Life Insurance Company* nous a fournis ces fonds. La subvention de la Fondation n'était que pour une période de 3 ans. C'était bien entendu au début.

M. Horner: Il s'agissait d'environ 82,000 dollars par année.

M. Ellis: C'était environ 250,000 dollars en tout, d'après le rapport de la troisième année, monsieur Horner. Toutefois, la subvention de la *North American Life Insurance* est continue.

M. Horner: M. Jamieson, le ministre des Transports, a déclaré au sujet de la recherche dans le *Financial Post*, je me demande si vous avez lu l'article, et si oui, vous pourriez faire des commentaires à ce sujet:

Au Canada nous dépensons environ 40 millions de dollars en matière de recherche et de développement des moyens de transport...

et ce n'est pas suffisant, car il ne s'agit que de 4 p. 100 des dépenses totales de l'industrie des transports. Il déclare ensuite qu'ils vont dépenser beaucoup plus d'argent dans le domaine de la recherche. En bref, vous croyez que l'Institut des ingénieurs du Canada devrait recevoir une aide de la part du gouvernement fédéral, surtout en matière de sécurité et de circulation sur les routes.

M. Ellis: Monsieur, j'y réponds par l'affirmative. J'aimerais vous dire que l'organisme

[Texte]

previous funding organization, the Donner Canadian Foundation, permitted us to use money to hire a team of fund-raisers, we went after what we thought was the best team in Toronto to do this, they went out and sniffed the air and said: Now that the federal government is into this business, gentlemen, I think your chances are nil; you have to get money from the federal government certainly to start with; if you get funds from them possibly funds will come from other sources.

You people have heard the various types of research that we have undertaken both in the social and engineering sciences. I am sure much of what I said complements what you have heard earlier. However, I am absolutely convinced that if the federal government does not come to our aid swiftly our research committee will be snuffed out, and I do not know when it ever will start again. The amount of money we are after is not very great. We have submitted to the federal government two requests for funds. The Board of Trustees is not willing to budge in their position, they would still like this money to come forward—although we do, and I have made this very clear, put a priority on the research work that Professor Davis has been doing out of the University of Toronto. We want that work continued at all cost—where he goes out to accidents with his teams without blinkers on. He goes out to find the facts on the accident and then works back to get the cause. He does not go out with preconceived notions. In my view, that is the proper scientific approach.

Mr. Horner: Yes. I agree with you. I have no further questions.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I have no questions.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Just one brief one, Mr. Chairman, to Dr. Ellis. Dr. Ellis have you read Bill C-137?

Dr. Ellis: Yes, I have. Yes.

Mr. Skoberg: Has your Engineering Institute of Canada any specific recommendations to make on that particular Bill and not get into the entire field you just covered, but...

Dr. Ellis: Let me say this. As Dr. Campbell will testify, and as his letters to both me and

[Interprétation]

qui nous fournissait les fonds auparavant, la Donner Canadian Foundation, nous a permis d'employer ces fonds pour engager une équipe de solliciteurs de fonds, et nous avons essayé de trouver la meilleure équipe de Toronto pour accomplir ce travail et les membres de cette équipe ont examiné la situation et ont déclaré: Puisque le gouvernement s'occupe maintenant de ce domaine, messieurs, vous n'avez plus de chances, vous devez évidemment essayer d'obtenir d'abord des fonds du gouvernement fédéral, et si vous réussissez, d'autres organismes fourniront peut-être des fonds.

Vous connaissez les divers genres de recherches que nous avons entrepris à la fois dans les domaines de la sociologie et du génie. Une bonne partie de ce que j'ai dit, j'en suis sûr, fait suite à ce que vous avez déjà entendu. Toutefois, je suis absolument convaincu que si le gouvernement fédéral ne nous aide pas très rapidement, on éliminera notre comité de recherches, et je ne sais pas du tout quand il pourra reprendre ses travaux. Nous ne cherchons pas à obtenir des sommes d'argent très élevées. Nous avons présenté au gouvernement fédéral deux demandes de fonds. Le Conseil de fiducie n'est pas prêt à modifier sa position, on aimerait toujours que cet argent nous parvienne même si ce que je vous ai précisé, nous accordons une priorité au travail de recherches entrepris par M. Davis à l'Université de Toronto. Nous voulons qu'il continue ce travail à tout prix, car il se rend sur les lieux des accidents avec ses équipes sans avoir de parti pris. Il veut obtenir les faits exacts concernant un accident pour essayer d'en établir les causes. Il ne se fait pas d'idées préconçues. A mon avis, il s'agit de l'attitude scientifique appropriée.

M. Horner: Oui, je suis d'accord avec vous. Je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je n'ai pas de questions à poser.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je n'ai qu'une brève question à poser à M. Ellis. Monsieur, avez-vous lu le bill C-137?

M. Ellis: Oui.

M. Skoberg: Est-ce que l'Institut des ingénieurs du Canada voudrait faire des recommandations précises au sujet de ce bill particulier et non pas concernant tout le domaine que vous venez de couvrir, mais...

M. Ellis: Permettez-moi de vous dire que nous sommes très heureux, comme M. Camp-

[Text]

the President of the Engineering Institute of Canada indicated, we are delighted that his office has been established. This was our first and main concern when we got into this business back in 1965. We said the federal government must get into this game. It is just not being looked after. Here is a tremendous void in our country.

Now the federal government has come along with a bill and I would be completely remiss, I think, if I started to attack this initial effort. I am delighted that the office has been formed. I am delighted that this Bill is in front of you gentlemen, and I hope this thing gets pushed along with all possible haste. That is my view on it.

Mr. Skoberg: Thank you. I have read the Bill thoroughly and I will write a letter to Dr. Campbell with my views on it.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: I would like to ask a question referring to Part II, The Vehicle, and it says here:

A "safe vehicle" in the true sense is an abstraction; a relatively safe vehicle is, however, one that because of its design is unlikely to be involved in an accident when properly driven, but in the event of an accident will protect its occupants,...

Now, would you like to comment on this? I think personally that some of these vehicles completely disintegrate in an accident and they are not so constructed to prevent fatalities in case of accidents.

Dr. Ellis: Now, Mr. Chairman, I want to get this straight. The question is, from our accident investigations, do we condemn certain vehicles?

Mr. Crossman: That is right.

Dr. Ellis: I think I can answer that by saying that there is pretty good evidence that one make, and I will read what is here so that I do not get into any trouble, because the recommendations are the property of the project director, not mine. I am sorry, this is under my authorship I guess, so I am the guy who is responsible for this. There is evidence from work done last summer by Professor Davis' teams that, darn it I just wish I could turn this up quickly, that there is one make

[Interpretation]

bell vous le dira et comme l'indiquent ses lettres adressées au président de l'Institut et à moi-même, nous sommes vraiment très fiers qu'on ait établi cette commission. Il s'agissait de notre première et principale préoccupation quand nous nous sommes lancés dans cette affaire en 1955. Nous nous sommes dit que le gouvernement fédéral devrait s'occuper de ce domaine. On ne s'en intéresse tout simplement pas. Il existe au pays un très grand vide à ce sujet.

Le gouvernement fédéral vient de présenter un bill, et je manquerais à mon devoir, si je commençais à attaquer ce premier effort dans ce domaine. Je suis très heureux qu'on ait établi cette commission et que vous ayez ce bill à étudier, messieurs, et j'espère que vous allez procéder le plus rapidement possible.

Voilà mon point de vue à ce sujet.

M. Skoberg: Je vous remercie. J'ai lu le bill au complet et j'écrirai à M. Campbell afin de lui donner mon avis à ce sujet.

Le président: Monsieur Crossman.

M. Crossman: J'aimerais poser une question concernant la deuxième partie, intitulée Le Véhicule, on peut y lire ce qui suit:

Un «véhicule sûr» est dans son vrai sens, un concept abstrait, toutefois, un véhicule relativement sûr est un véhicule qui en raison de sa conception, ne saurait être impliqué dans un accident, lorsqu'on le conduit convenablement, mais advenant un accident, il protégerait les passagers.

Est-ce que vous aimeriez faire des commentaires à ce sujet? Personnellement je crois que certains de ces véhicules seraient complètement détruits lors d'un accident et ne sont pas construits de façon à prévenir les accidents mortels.

M. Ellis: Monsieur le président, je voudrais qu'on comprenne bien cette question. Vous nous demandez si, d'après nos enquêtes sur les accidents, nous condamnons certains véhicules.

M. Crossman: Oui.

M. Ellis: Je crois que je pourrais peut-être répondre en disant qu'il existe d'assez bonnes preuves qu'une marque, je vais lire le document si je ne veux pas m'attirer des ennuis, car les recommandations appartiennent au directeur du programme et non à moi-même. Je m'excuse, c'est moi qui en suis l'auteur j'en suis donc responsable. Les travaux entrepris l'été dernier par les équipes de M. Davis, j'aimerais en finir rapidement, ont prouvé qu'une certaine marque d'automobile est

[Texte]

of car that is aerodynamically instable. There is pretty darn good evidence on this thing, enough that I would never buy that make of car.

Now I am not free at this moment to tell which kind of car that is because I was not so permitted by the project director, but that is the sort of thing we are getting out of these studies.

Mr. Horner: Excuse me, I just wanted to ask this supplementary. Why was the car aerodynamically instable?

Dr. Ellis: Because a series of accidents, recording approximately the same aerodynamic situation where this car was either passing one of these big heavy tractor transports, or one of them happened to be passing this make of car; the car went out of control.

Mr. Horner: Maybe he had a small car.

Dr. Ellis: No. I have a small car and it certainly is not like that.

Mr. Horner: I think there should have been a reason for it and we should know what the reason is.

Dr. Ellis: That is what we would go after, if we had the funds, exactly.

The Chairman: Order, order, please.

Dr. Ellis: That is exactly what we would like to go after.

The Chairman: Mr. Trudel, on a supplementary.

Mr. Trudel: May I be allowed a supplementary, if I may?

The Chairman: Order please.

Mr. Trudel: Dr. Ellis, I think this has been proven. I am not going to reveal the make of the car but there have been some corrections made to this particular type of car that you are talking about on wind interference and so on, and there has been quite an extensive report submitted to the manufacturer with some corrections in all fairness.

Dr. Ellis: Alright. Fair enough. I just will not buy one, that is all. I will get the report first. No, I mean, my car is only 2,300 pounds and I do not know whether you call it a light car but it is as stable as a rock.

Mr. Trudel: Good.

21503-6½

[Interprétation]

instable du point de vue aérodynamique. On a de très bonnes preuves à ce sujet à tel point que je n'achèterais jamais cette sorte de voiture.

Je ne suis pas libre de vous dire actuellement de quelle marque d'automobile il s'agissait, car le directeur du programme ne me l'a pas permis, mais voilà le genre de conclusions que nous tirons de ces études.

M. Horner: Excusez-moi, je voulais simplement poser une question supplémentaire. Pourquoi l'automobile n'était pas stable du point de vue aérodynamique?

M. Ellis: A cause d'une série d'accidents dans à peu près les mêmes conditions, lorsque cette voiture doublait un de ces énormes camions de transport, ou lorsqu'un camion de ce genre la doublait, le conducteur perdait le contrôle de sa voiture.

M. Horner: Il conduisait peut-être une petite voiture.

M. Ellis: Non, j'en conduis une moi-même, et je vous assure que ce n'est pas le cas.

M. Horner: Je crois qu'il aurait dû y avoir une raison et il faudrait la connaître.

M. Ellis: C'est ce que nous nous efforcerons de trouver si l'on avait les fonds nécessaires.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Ellis: C'est exactement ce que nous aimerions savoir.

Le président: Une question supplémentaire accordée à M. Trudel.

M. Trudel: Me permettez-vous de poser une question supplémentaire?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Trudel: Monsieur Ellis, je crois que cela a été prouvé. Je ne révélerai pas la marque de l'automobile mais on a apporté des corrections à cette sorte de voiture dont vous parlez dans le domaine de la résistance de l'air et on a présenté en toute impartialité au fabricant un rapport assez complet accompagné d'une liste de corrections à faire.

M. Ellis: Très bien. Je ne m'en achèterai pas une, c'est tout. J'obtiendrai le rapport avant. Non, mon automobile ne pèse que 2,300 livres, je ne sais pas si vous disiez qu'elle est légère, mais elle est aussi stable qu'un rocher.

M. Trudel: Bien.

[Text]

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Rock.

Mr. Rock: Any car that I have driven, when I pass a big van, it shakes the hell out of the car. It shakes practically every car and it sort of makes it a little out of control. It is not that it is one car, I think it happens to most of them.

Dr. Ellis: According to the investigators, there was enough of a pattern established here that he would be inclined to, and Mr. Trudel has mentioned that this has apparently got back to one manufacturer. Now I am not saying that it is the same manufacturer but you can verify this if you wish to write the project director involved. This report, which you are all going to get a copy, is so organized that you will get in the report, at the beginning, the addresses of all the project directors and you will be able to pursue this to your heart's content by writing them.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to ask a further question to Dr. Ellis, if I may. You have to classify in order of importance the area that we should investigate as a committee first, as to the security of the vehicles that are now on the road. Where would you direct your efforts? There have been some areas mentioned and I am thinking of collision this afternoon, impact, pollution, noise, bumpers and various areas that were mentioned during the testimony that we have heard so far. If you had to pick one, which one would you select?

Dr. Ellis: This sir has to do with Bill C-137.

Mr. Trudel: Right.

Dr. Ellis: Which area would be the one I would go after?

Mr. Trudel: Priority.

Dr. Ellis: Priority. And you want this reply to somehow appear ultimately in one of these addendums to the Bill?

Mr. Trudel: Let me rephrase my question. Within the thinking of Bill C-137, you may have in mind an area that is not covered at all; there may be an area that you would like us look at even though it is not included in the Bill.

Dr. Ellis: I think that is really why I am here. I applaud Bill C-137. Far be it from me to throw water on this initial effort, it is not

[Interpretation]

Le président: Y'a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Rock.

M. Rock: Quelle que soit la voiture que l'on conduit, lorsqu'on double un gros camion, cela ébranle toutes les pièces de l'automobile. Presque toutes les voitures vibrent ce qui cause une certaine perte de contrôle. Ce n'est pas le cas d'une seule voiture, mais de la plupart des automobiles.

M. Ellis: D'après les enquêteurs, il y a eu suffisamment de preuves établies à cet effet qu'il serait porté à croire, et M. Trudel l'a mentionné, que cette situation concernait un seul fabricant. Je ne dis pas qu'il s'agit du même fabricant, mais vous pourriez le vérifier si vous voulez écrire au directeur du programme. Le rapport dont vous recevrez tous une copie, est organisé de façon à ce que vous ayez au début, les adresses de tous les directeurs de programme et vous pourriez suivre cette affaire à votre gré en les écrivant.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous le permettez j'aimerais poser une autre question à M. Ellis. Vous devez classer par ordre d'importance les domaines que vous allez examiner au sein du comité concernant la question de la sécurité des véhicules qui sont sur la route. Pour quel domaine vous efforceriez-vous d'agir? On a mentionné certains domaines, par exemple, les accidents, l'impact, la pollution, le bruit, les pare-chocs et diverses questions qui ont été soulevées au cours des témoignages jusqu'ici. Si vous aviez à en choisir un, lequel prendriez-vous?

M. Ellis: Cette question monsieur a trait au bill C-137.

M. Trudel: C'est exact.

M. Ellis: Dans quel domaine se dirigeraient mes efforts?

M. Trudel: Quel domaine aurait la priorité?

M. Ellis: La priorité? Vous voulez que cette réponse figure finalement dans l'une de ces annexes au bill, n'est-ce pas?

M. Trudel: Permettez-moi de poser ma question d'une autre façon. En songeant au bill C-137, vous pouvez peut-être penser à un domaine qui ne serait pas couvert par le bill et que vous voudriez que nous examinions, même s'il n'est pas contenu dans le bill.

M. Ellis: Je crois que c'est la raison pour laquelle je suis ici. J'appuie de tout cœur le bill C-137. Loin de moi l'idée de critiquer ce pre-

[Texte]

what I am here for. I really feel that you people will be kidding yourself in the long run, if you think Bill C-137, no matter, it may have 29 points or 565 points, is going to do the trick. I am absolutely convinced, after being in this business now for five years, up to my neck, and for longer than that it you go back to the time when I got into patents and stuff. I am convinced that the only way you are going to know where you are going is by the results of these collision investigation teams. You are going to have to mount these teams from coast to coast and you are going to have to listen to what they have to tell you. I hope that is an answer to your question. It is outside of Bill C-137. I think the responsibility of this Committee is to see that these teams are mounted and that when the teams go out, they do not go out with great blinkers on, so that they are looking for something in a bill whereas the real cause may be outside some bit of legislation. You see what I am getting at.

Mr. Trudel: Yes, sir.

Dr. Ellis: What worries me is that you are going to put blinkers on and you might stay with those blinkers on for five years, and you might be all down the wrong path.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I will not be very long. I believe we are on the same wavelength, Dr. Ellis, because I was looking at this afternoon, just after we adjourned, the results of tests that have been conducted over the last 30 years in various parts of Canada and the United States. I think the point that you are making now is certainly well taken and we will have to investigate that to a very, very large extent.

Dr. Ellis: And we are in business to help you.

The Chairman: Mr. Pringle, you have a very short question, because it is 6 o'clock.

Mr. Pringle: No, I just had a short supplementary. Did you advise the manufacturer of the aerodynamically unstable car with regard to the problem.

Dr. Ellis: I personally did not sir. Whether or not the project director of that particular project did, I cannot tell you. Would you like me to?

Mr. Trudel: I would like to find the answer to that.

[Interprétation]

mier effort, ce n'est pas la raison de ma présence ici. Je crois vraiment que vous vous en feriez accroire à la longue si vous pensez que le bill C-137 va résoudre le problème. Je suis absolument convaincu, après m'être occupé à fond de ces questions depuis cinq ans, et même depuis plus longtemps si vous revenez au temps où je m'occupais des brevets. Je suis convaincu que la seule façon de savoir où vous allez est d'étudier les résultats de ces enquêtes sur les accidents effectuées par les équipes mentionnées plus haut. Il faudra créer des équipes de ce genre d'un bout à l'autre du pays et il vous faudra écouter tout ce qu'elles vous diront. J'espère que cela répond à votre question. Ce sujet ne relève pas du bill C-137. Je crois que ce comité doit voir à la formation de ces équipes et lorsque les équipes commenceront leur travail, de s'assurer qu'elles n'aient pas de parti pris de façon qu'elles ne cherchent pas des causes dans un bill tandis qu'elles se trouveraient vraiment ailleurs que dans les lois. Vous voyez à quoi je veux en venir.

Mr. Trudel: Oui, monsieur.

Mr. Ellis: J'ai bien peur que vous aurez des préjugés pendant cinq ans et que vous chercherez peut-être dans la mauvaise direction.

Mr. Trudel: Monsieur le président, je serai très bref. Je crois que nous pensons de la même façon. Monsieur Ellis, car après l'ajournement cet après-midi, j'étudiais les résultats des contrôles qu'on a effectués depuis trente ans dans diverses parties du Canada et des États-Unis. A mon avis, ce que vous dites maintenant a beaucoup de bon sens, et il nous faudra enquêter à fond au sujet de cette affaire.

Mr. Ellis: Notre but est de vous aider.

Le président: Monsieur Pringle, vous avez une très brève question à poser, car il est 6 heures.

Mr. Pringle: Non, je viens d'obtenir une brève question supplémentaire. Est-ce que vous avez conseillé les fabricants de la voiture instable du point de vue aérodynamique au sujet du problème en cause?

Mr. Ellis: Personnellement, je l'ai pas fait, monsieur.

Je ne puis vous dire si le directeur de ce programme particulier s'en est occupé. Est-ce que vous voulez que je voie à cette affaire?

Mr. Trudel: J'aimerais obtenir une réponse à ce sujet.

[Text]

●1800

[Interpretation]

The Chairman: Order. We want to thank you, Dr. Ellis, for coming down and appearing before the Committee.

Do you feel we should sit tonight and start working clause by clause, or would you rather adjourn until next Tuesday at 9.30 a.m.

Mr. Horner: Have you got any more witnesses?

An hon. Member: The House is in session tonight and I cannot afford to miss it.

Mr. Skoberg: If I may, Mr. Chairman. I just briefly went through these here and I cannot see where the automotive industry appear before this particular Committee, if it has any bearing on any decision whether or not we would like to request that these people appear before us.

Forget about the motion, if we agree here that we request them to be here next Tuesday, possibly we could finalize this, although...

The Chairman: We will get together on it tonight. Let us adjourn until next Tuesday at 9.30 a.m.

Le président: A l'ordre. Nous voulons vous remercier, monsieur Ellis, d'être venu témoigner cet après-midi.

Croyez-vous que nous devrions siéger ce soir et commencer à étudier le bill article par article ou préféreriez-vous lever la séance jusqu'à mardi prochain?

M. Horner: Avez-vous d'autres témoins?

Une voix: La Chambre siège ce soir et je ne peux pas me permettre de m'absenter.

M. Skoberg: Me permettez-vous de parler, monsieur le président. J'ai examiné les documents et je ne vois pas du tout quand les gens de l'industrie de l'automobile ont comparu devant ce Comité, si cette situation influence notre décision de leur demander ou non de venir comparaître.

Laissons tomber la motion, si nous sommes d'accord pour leur demander de venir ici mardi prochain, et nous pourrions peut-être en finir, même si...

Le président: Nous pourrions nous rencontrer ce soir pour en discuter. La séance est levée jusqu'à mardi prochain à neuf heures et demie du matin.

APPENDIX "S"

REPORT
SURE-LEVEL RELIABILITY TEST

NOVEMBER 1969

INTRODUCTION

This work was undertaken to test the reliability of "Sure-Level" switches so as to enable the reliability of similar "Sure-Levels" to be inferred.

An exhaustive simulation test would be prohibitively expensive so a simplified test was devised.

Percentage reliability can be expressed by the equation:

$$\frac{\text{Number of Electrical Contacts Made}}{\text{Number of Electrical Contacts Attempted (Reference Count)}} \times \frac{100}{1} = \text{Percentage Reliability} \text{ ————— (1)}$$

For a switch to work effectively it is necessary that the contact surfaces be conductive and that when closed are subjected to adequate pressure. In practice, these conditions are met in a number of ways. For example, materials used are those that don't readily oxidize and those that do are cleaned and passivated or coated in some way. A small contact area ensures a high pressure intensity which aids in breaking down contact resistance. On off switches are normally designed to be selfcleaning and have a contact resistance of less than .1 ohm.

METHOD

A number of "Sure-levels" were set up in the same tank in such a way that they all responded physically to the rise and fall of hydraulic oil pumped into, and emptied from the tank.

By means of a 12v.D.C. counter connected to each "Sure-Level", the number of times that each electrical contact was made and broken could be counted.

The corresponding rise and fall of the oil in the tank was counted by means of a large float, micro-switch and double master counter combination. This count was used as the reference count. The information thus obtained enables the percentage reliability to be calculated for each case by substitution in formula (1).

APPENDICE «S»

RAPPORT
TEST DE SÉCURITÉ DE L'INTERRUPTEUR
«Sure-Level»

NOVEMBRE 1969

INTRODUCTION

Nous avons effectué ce travail pour vérifier la sécurité des interrupteurs «Sure-Level» et celle d'autres interrupteurs semblables au «Sure Level» qui pourraient être en cause.

Comme un test détaillé aurait été trop onéreux, il a été procédé à un test simplifié.

Le pourcentage de sécurité peut s'exprimer par l'équation suivante:

$$\frac{\text{Nombre de contacts électriques établis}}{\text{Nombre de contacts électriques essayés (Chiffre de référence)}} \times \frac{100}{1} = \text{Pourcentage de sécurité} \text{ ————— (1)}$$

Pour qu'un interrupteur fonctionne bien, il faut que les surfaces du contact soient conductives et que une fois fermées, qu'elles soient soumises à une pression suffisante. En pratique, ces conditions se retrouvent de diverses façons. Ainsi, les matériaux utilisés sont ceux qui ne s'oxydent pas facilement et ceux qui s'oxydent se nettoient, sont rendus passifs ou sont recouverts de quelque manière. Une petite surface de contact assure une intensité de pression élevée qui aide à réduire la résistance au contact. Les interrupteurs arrêt-départ sont normalement conçus pour se nettoyer eux-mêmes et leur résistance au contact est inférieure à .1 ohm.

MÉTHODE

Un certain nombre d'appareils «Sure-Level» ont été installés dans le même réservoir de telle façon qu'ils ont tous répondu à l'élévation et à la chute d'huile pompée ou retirée du réservoir hydrauliquement.

Au moyen d'un compteur de 12 volts c.d. à chaque appareil «Sure-Level», on a pu compter le nombre de fois où les courants électriques ont été établis et interrompus.

L'élévation et la chute d'huile dans le réservoir a été comptée au moyen d'un large compteur mère double flottant combiné d'un commutateur minuscule. Ce compte a été utilisé comme chiffre de référence. Les renseignements ainsi obtenus permettent de calculer le pourcentage de sécurité dans chaque cas en les substituant dans la formule (1).

RESULTS

The table shows the results obtained. The counts are expressed as a percentage of the reference count (contacts attempted) which heads each column.

As presented in the table, a failure of 1 in a 1000 operations would read 99.9% and 1 in a 100 operations 99%.

SURE-LEVEL RELIABILITY TEST

Contact Attempts	TEST 1	TEST 2	TEST 3	
Sure-Level				Contact Resistance OHMS
No.	% Rel.	% Rel.	% Rel.	
1	100	100	100	<.1
2	100	100	100	<.1
3	100	100	100	<.1
4	100	100	100	<.1
5	100	100	100	<.1
6	97.8	98.6	98.3	.1
7	96.6	73.5	100	.3
8	100	100	100	<.1
9	100	100	100	<.1
10	98.9	100	100	<.1

Tests conducted under normal room conditions in a fixed tank.

CONCLUSIONS

The results show a good reliability in 9 of the 10 units tested.

Contact resistance, with one exception was about .1 ohm which is slightly higher than normally accepted. The higher contact resistance of No. 6 is consistent with a lower reliability for that unit.

RÉSULTATS

Le tableau indique les résultats obtenus. Les chiffres correspondent au pourcentage du chiffre de référence (contacts essayés) qui figure au haut de chaque colonne.

Comme l'indique le tableau, une erreur de une opération sur mille se lirait 99.9 pour 100 et de une opération sur cent, 99 pour 100.

TEST DE SÉCURITÉ DE L'INTERRUPTEUR SURE-LEVEL

Contacts essayés	TEST 1	TEST 2	TEST 3	
N° d'interrupteurs sure-level	% de sécurité	% de sécurité	% de sécurité	Résistance au contact en ohms
1	100	100	100	<.1
2	100	100	100	<.1
3	100	100	100	<.1
4	100	100	100	<.1
5	100	100	100	<.1
6	97.8	98.6	98.3	.1
7	96.6	73.5	100	.3
8	100	100	100	<.1
9	100	100	100	<.1
10	98.9	100	100	<.1

Tests effectués dans des conditions d'ambiance normales dans un réservoir immobile.

CONCLUSIONS

Les résultats démontrent une bonne sécurité dans 9 sur 10 cas vérifiés.

La résistance au contact, sauf pour une exception, était d'environ .1 ohm, ce qui est légèrement supérieur aux normes ordinaire. La résistance au contact élevée au numéro 6 est conforme à la sécurité moindre de ce dispositif.

G. H. WILSTEAD

WARRANTY

The manufacturer hereby guarantees to the buyer (with reservations specified below) that every part of a new product put on the market by "Hydraulic Safety Devices Ltd." and sold to the buyer by an authorized vendor, is without any defects as to material or workmanship. This guarantee applies until the said product has been used or has functioned under normal conditions of utilization, for a period of one (1) year from the date of delivery to the buyer.

The manufacturer's obligation in virtue of the terms of this guarantee will be limited to the replacement or to the reconditioning in his factory, of the guaranteed parts that will have been returned by the authorized vendor, postpaid, and which the manufacturer will recognize as defective.

This guarantee will not apply to the product which will have been the object of abusive use, negligence or accident in which the product will have been damaged, nor in the case where the product has been unsealed by persons other than the manufacturer.

GARANTIE

Le manufacturier garantit par les présentes à l'acheteur (avec les réserves ci-après spécifiées) que toute pièce du produit neuf mis sur le marché par «Hydraulic Safety Devices Ltd.» et vendu à l'acheteur par le vendeur autorisé, est sans défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie s'applique jusqu'à ce que le dit produit ait été utilisé, ou ait fonctionné dans des conditions normales d'utilisation pendant un an (1) à compter de la date de la livraison à l'acheteur.

L'obligation du manufacturier aux termes de cette garantie sera limitée au remplacement ou à la remise en bon état, dans ses locaux, des pièces garanties qui lui auront été retournées par le vendeur autorisé, port payé et qu'il aura reconnues défectueuses.

Cette garantie ne s'appliquera pas au produit qui aura été l'objet d'un emploi abusif, négligence, ou accident, dans lequel de produit aura été endommagé, ni dans le cas où ce produit aura été déscellé par une personne autre que le manufacturier.

HYDRAULIC SAFETY DEVICES LTD.
MAISONETTE, NEW BRUNSWICK,
CANADA

DEALER: _____
VENDEUR: _____
PART NUMBER: _____
N° MATRICULATION DE L'APPAREIL: _____
NAME AND YEAR OF VEHICLE: _____
NOM ET ANNÉE DU VÉHICULE: _____
DATE OF INSTALLATION: _____
DATE DE L'INSTALLATION: _____
MECHANIC'S NAME: _____
NOM DU MÉCANICIEN: _____

HYDRAULIC SAFETY DEVICES LTD.
MAISONETTE,
NEW BRUNSWICK, CANADA

Please fill in and tear off this portion of warranty sheet and mail to above address.

S.V.P. remplir et détacher la copie de garantie et retourner la même à l'adresse du manufacturier.

APPENDIX "T"

SUBMISSION

to the

STANDING COMMITTEE

on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

of the

HOUSE OF COMMONS

by the

CANADIAN AUTOMOBILE ASSOCIATION

25 February 1970

Ottawa, Ontario

The Canadian Automobile Association was established in 1913 and, for more than half a century, has been the voice of the private motorist in Canada. Eight constituent clubs of the Association maintain sixty offices and serve a membership of over one million Canadians.

The Association's Clubs provide a range of services with which the Members of this Committee will be familiar. Perhaps not quite so well known, however, is the wide range of activities relating to traffic safety.

The constituent clubs in addition to promoting sound highway legislation are involved in Driver Training for both teen-age and adult drivers using the CAA textbook "Sportsmanlike Driving". Other safety programs include the Planned Pedestrian Program, School Safety Patrols, Bring 'Em Back alive, various community safety projects and research grants to organizations such as the Traffic Injury Research Foundation.

The Canadian Automobile Association is vitally concerned with traffic safety. We endorse, without hesitation, the principles of Bill C-137 as the vehicle is an important component in the overall safety problem. The

APPENDICE "T"

MÉMOIRE

présenté au

COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET DES

COMMUNICATIONS

de la

CHAMBRE DES COMMUNES

par

L'ASSOCIATION CANADIENNE

DES AUTOMOBILISTES

le 25 février 1970

Ottawa, Ontario

L'Association Canadienne des Automobilistes a vu le jour en 1913 et, depuis ce temps, s'est imposée comme porte-parole des automobilistes canadiens. Les huit clubs automobiles qui la constituent mettent une soixantaine de bureaux à la disposition de leurs membres, dont le nombre s'élève maintenant à plus d'un million.

Les membres du Comité connaissent sans doute le vaste éventail de services que les clubs de l'Association offrent à leurs membres. Il y a cependant un autre secteur, moins connu peut-être, où l'Association œuvre de diverses façons: c'est celui de la sécurité routière.

En plus de favoriser l'institution de lois appropriées sur la circulation automobile, les clubs membres de l'Association s'occupent activement de la formation des conducteurs novices et expérimentés à l'aide du manuel rédigé par l'ACA, «Le civisme au volant». Parmi les autres programmes de sécurité routière parrainés par l'ACA, mentionnons le Programme de Protection du Piéton, les Patrouilles de sécurité scolaire, «Bring 'Em Back Alive» (programme spécial de sécurité à l'occasion des longues fins de semaine) et divers projets locaux de sécurité routière, de plus, l'ACA octroie des subventions de recherches à des organisations comme la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Il est évident que l'Association Canadienne des Automobilistes porte un intérêt de tout premier plan à la sécurité routière. Nous appuyons donc sans hésitation les principes du Bill C137, car le véhicule automobile est

necessity of safety features in automotive vehicles will reduce to some degree the incidence of death and injury. The Bill presently before you will provide a beginning to what we trust will be a continuing study of vehicle design features.

The Canadian Automobile Association would suggest that the closest possible communication and co-operative liaison be maintained between agencies in Canada and the United States responsible for the implementation of future standards. We would further urge that future regulations be thoroughly researched to provide the highest practicable level of occupant protection.

Intensive research must also be undertaken into the overall problem of motor vehicle exhaust emissions. We welcome the contemplated inclusion of emission standards as regulations to Bill C-137. The automobile has provided our society with great mobility, convenience and pleasure; however, ways must be found of improving the adaptability of this vehicle to our environment.

Vehicle design, however, is only one aspect in the overall traffic safety problem. We welcome the Minister of Transport's statement to step up research efforts. We recognize that the Members of this Committee are aware of the present inadequacies of safety research. Nevertheless, the magnitude of the problem is such that we feel we must stress it at the risk of repetition.

The lack of basic information as to the causes of traffic accidents has reached an intolerable point and rates an emergency priority. We simply do not know the immediate and underlying causes of accidents and, even more important, we do not know what accident prevention measures are effective. The possibility exists, therefore, that ineffective measures are now in practise, while others that could save many lives are being overlooked.

The position of the Canadian Automobile Association is outlined in the Policies contained in this submission.

un facteur d'une grande importance dans le domaine de la sécurité routière. En rendant obligatoire l'installation de certains dispositifs de sécurité sur les véhicules automobiles, on réduira jusqu'à un certain point la fréquence des blessures graves ou mortelles. Le Bill qu'on vous a chargés d'étudier représente donc la première étape de ce qui deviendra, nous l'espérons, une étude continue des mesures de sécurité pour les véhicules automobiles.

L'Association Canadienne des Automobilistes préconise l'établissement de rapports suivis et d'une étroite collaboration entre les organismes canadiens et américains qui devront voir à l'application des normes de sécurité automobile. Nous insistons également sur la nécessité de recherches approfondies afin que les règlements qui seront adoptés à l'avenir procurent aux usagers de véhicules automobiles le plus haut degré possible de protection.

Il importe également qu'on examine sous tous ses aspects la question globale de la pollution causée par les gaz d'échappement des véhicules automobiles. Nous constatons d'ailleurs avec satisfaction que le Bill C-137 envisage l'établissement de normes relatives aux dispositifs d'échappement. L'automobile a procuré à notre société beaucoup de mobilité, d'agrément et de commodité, mais il nous faut veiller à ce qu'elle ne pollue pas le milieu dans lequel nous vivons.

La conception des véhicules ne constitue toutefois qu'un seul aspect de la question globale de la sécurité routière. Nous avons pris connaissance avec plaisir de la déclaration du Ministre des Transports dans laquelle il annonce une intensification des recherches dans ce domaine. Nous savons également que les membres du Comité sont conscients des lacunes actuelles quant à la recherche sur la sécurité routière. Néanmoins, devant l'ampleur du problème, nous nous voyons forcés de revenir sur ce sujet, au risque de nous répéter.

Le manque de renseignements fondamentaux sur les causes des accidents de la circulation constitue maintenant une situation intolérable à laquelle il importe de s'attaquer de toute urgence. Nous ne savons absolument rien des causes directes et indirectes des accidents; pire encore, nous ignorons quelles sont les mesures de prévention des accidents qui sont vraiment efficaces. Il se peut donc qu'on ait mis en pratique des mesures inefficaces et négligé de mettre en vigueur celles qui auraient pu sauver nombre de vies.

Les politiques que contient ce mémoire exposent clairement l'attitude de l'Association Canadienne des Automobilistes à cet égard.

APPLICABLE CAA POLICIES

AIR POLLUTION

Air pollution is becoming one of the major problems of twentieth century civilization.

The Canadian Automobile Association is of the opinion that intensive research should be undertaken by public and private agencies to determine means to control the motor vehicle factor of air pollution and that manufacturers should provide vehicles with systems to eliminate the harmful materials in exhaust fumes.

TRAFFIC ACCIDENT STATISTICS

The Canadian Automobile Association is of the opinion that Federal, Provincial and Municipal Governments can materially assist efforts to further programs to reduce traffic accidents by developing comprehensive statistics for prompt and regular release. The Federal Government, through its appropriate agency, should co-ordinate all official traffic accident statistics, including fatalities, injuries, property damage and refinement of such statistics to reveal fatalities and injuries to pedestrians, passengers, drivers, bicycle riders, etc. and related information such as time and place of accidents, causes and apparent responsibility for accidents.

OBJECTS OF THE CAA

The Canadian Automobile Association is the federation of all the non-profit automobile clubs in Canada.

The objectives of the CAA are:

To further the interests of the motorists generally throughout Canada.

To maintain the rights and privileges of those who use motor vehicles.

To promote rational legislation governing the use of such vehicles.

To assist in and encourage the maintenance of good roads throughout Canada.

To advocate a reasonable regard on the part of motorists for the rights of others using the highways.

To undertake and promote publications in the interests of the Association.

To do all such things as are incidental or otherwise germane to the attainment of the above objectives.

POLLUTION DE L'AIR

La pollution de l'air est en train de devenir l'un des principaux problèmes du vingtième siècle.

D'après l'Association Canadienne des Automobilistes, les organismes publics et privés devraient entreprendre des recherches poussées sur les moyens d'atténuer la pollution de l'air par les véhicules automobiles, et les fabricants devraient munir les véhicules à moteur de dispositifs supprimant les éléments nocifs des gaz d'échappement.

STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

L'Association Canadienne des Automobilistes estime que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les autorités municipales peuvent grandement favoriser les programmes de sécurité routière en recueillant et publiant rapidement et régulièrement des statistiques sur les accidents de la circulation. Le gouvernement fédéral pourrait, par l'entremise de son organisme approprié, coordonner la préparation de toutes les statistiques officielles portant sur les accidents de la circulation, en mentionnant les accidents mortels, les blessures et les dégâts matériels; ces statistiques préciseraient si les personnes impliquées sont des piétons, des passagers, des conducteurs, des cyclistes, etc., et décriraient les circonstances des accidents, soit le temps et le lieu, les causes et la responsabilité probable.

OBJECTIFS

DE

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES

L'Association Canadienne des Automobilistes est un groupement de tous les clubs automobiles canadiens sans but lucratif, d'envergure municipale ou provinciale.

Les objectifs de l'ACA sont de:

Servir les intérêts des automobilistes partout au Canada.

Protéger les droits et les privilèges des usagers de véhicules automobiles.

Favoriser l'institution de lois appropriées sur l'utilisation de ces véhicules.

Encourager l'amélioration et l'entretien du réseau routier au Canada.

Inciter les automobilistes à respecter les droits des autres usagers du réseau routier.

Fonder et seconder des publications qui soutiennent la cause de l'Association.

Prendre toutes les mesures qui permettront de réaliser les objectifs susmentionnés.

SAFETY RESEARCH

The Canadian Automobile Association believes that one of the prime purposes of any highway safety program is to arouse public opinion to the seriousness of highway accidents. Basic information is required upon which to base action and inform the public. Included among measures needed to reduce highway accidents are: systematic and scientific analysis of all factors causing and contributing to highway accidents; driver and pedestrian responsibilities and attitudes; an increased knowledge of medical, psychological and engineering factors causing traffic mishaps.

PATRON

His Excellency, the Right Honourable Roland Michener, C.C., C.D., Governor General of Canada

OFFICERS

Mr. G. G. Brown, President; Mr. W. M. Elliott, Q.C., First Vice President; Mr. F. R. Paxton, Second Vice President; Mr. G. Renaud, Immediate Past President; Mr. R. B. Erb, General Manager.

DIRECTORS

Mr. G. C. Parrott, Victoria, B.C.; Mr. R. K. Gervin, Vancouver, B.C.; Mr. R. J. Hastings, Vancouver, B.C.; Mr. L. O. Sanders, Edmonton, Alta.; Mr. F. T. Jenner, Edmonton, Alta.; Dr. J. A. Lampard, Red Deer, Alta.; Mr. S. J. Parkins, Calgary, Alta.; Mr. C. E. Shaw, Edmonton, Alta.; Mr. B. A. J. Smith, Calgary, Alta.; Mr. R. D. Close, North Battleford, Sask.; Mr. R. J. Genereux, Regina, Sask.; Mr. D. K. Friesen, Altona, Man.; Mr. S. C. Cook, Winnipeg, Man.; Mr. F. B. Ferguson, Winnipeg, Man.; Mr. C. H. Huffman, Peterborough, Ont.; Mr. O. N. Baker, Kitchener, Ont.; Mr. H. Clarke Green, Ottawa, Ont.; Judge T. L. McCombs, Hamilton, Ont.; Mr. H. Bisset, Sudbury, Ont.; Mr. C. McGuire, Stoney Point, Ont.; Mr. R. Caron, Q.C., Montreal, Que.; Mr. A. Bedard, Quebec City, Que.; Mr. C. LeBlanc, Quebec City, Que.; Col. J. K. S. Manuel, Saint John, N.B.; Mr. D. MacKeen, Halifax, N.S.; Mr. D. H. Short, Saint John, N.B.; Dr. J. Tanzman, Saint John, N.B.; Mr. W. I. McInnes, Saint John, N.B.

RECHERCHE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Association Canadienne des Automobilistes estime que l'un des objectifs principaux de tout programme de sécurité routière est de sensibiliser le public à la gravité des accidents de la route. Il importe d'abord de connaître les données fondamentales qui permettront d'orienter les travaux et d'informer le public. Au nombre des mesures requises pour réduire le nombre d'accidents de la route figurent l'analyse systématique et scientifique de tous les facteurs causant ou occasionnant des accidents, l'amélioration de l'attitude et du sens des responsabilités du conducteur et du piéton, l'approfondissement de la connaissance des facteurs physiologiques, psychologiques et techniques entraînant des accidents de la circulation.

PATRON

Son Excellence le général le très honorable Roland Michener, C.C., C.D., gouverneur général du Canada.

OFFICIERS

M. G. G. Brown, président; M^e W. M. Elliott, C. R., Premier vice-président; M. F. R. Paxton, Deuxième vice-président; M. G. Renaud, Ancien président; M. R. B. Erb, Gérant Général.

ADMINISTRATEURS

M. R. K. Gervin, Vancouver (C.-B.); M. R. J. Hastings, Vancouver (C.-B.); M. G. C. Parrott, Victoria (C.-B.); M. F. T. Jenner, Edmonton (Alb.); Dr J. A. Lampard, Red Deer (Alb.); M. S. J. Parkinson, Calgary (Alb.); M. L. O. Sanders, Edmonton (Alb.); M. C. E. Shaw, Edmonton (Alb.); M. B. A. J. Smith, Calgary (Alb.); M. R. D. Close, North Battleford (Sask.); M. R. J. Genereux, Regina (Sask.); M. S. C. Cook, Winnipeg (Man.); M. D. K. Friesen, Altona (Man); M. F. B. Ferguson, Winnipeg (Man.); M. O. N. Baker, Kitchener (Ont.); M. H. Bisset, Sudbury (Ont.); M. H. Clarke Green, Ottawa (Ont.); M. C. H. Huffman, Peterborough (Ont.); Juge T. L. McCombs, Hamilton (Ont.); M. C. McGuire, Stoney Point (Ont.); M. E. Bédard, Québec (P.Q.); M^e R. Caron, C. R., Montréal (P.Q.); M. C. LeBlanc, Québec (P.Q.); M. D. MacKeen, Halifax (N.-E.); Col. J. K. S. Manuel, Saint-Jean (N.-B.); M. W. I. McInnes, Saint-Jean (N.-B.); M. D. H. Short, Saint-Jean (N.-B.); Dr J. Tanzman, Saint-Jean (N.-B.).

LEGAL COUNSEL

Mr. M. Millard, Q.C., Calgary, Alta.

CONSEILLER JURIDIQUE

M^e M. Millard, C.R. Calgary (Alb.)

POLICY & RESOLUTIONS
COMMITTEE CHAIRMAN

Mr. J. E. Milne, Q.C., Hamilton, Ont.

PRÉSIDENT, COMITÉ DES DIRECTIVES ET
DES RÉOLUTIONS

M^e J. E. Milne, C.R., Hamilton (Ont.)

CANADIAN AUTOMOBILE ASSOCIATION
INTERNATIONAL AFFILIATIONS:

AAA—American Automobile Association,
Headquarters, Washington.

OTA—World Touring and Automobile
Organisation, Headquarters, London.

AIT—Alliance Internationale de Tourisme,
Headquarters, Geneva.

FIA—Federation Internationale de
l'Automobile, Headquarters, Paris.

ITTAC—Federacion Interamericana de
Touring y Automovil-Clubes, Headquar-
ters; Buenos Aires.

CMC—Commonwealth Motoring Confer-
ence, Headquarters; London.

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES
AUTOMOBILISTESAFFILIATION AUX ASSOCIATIONS IN-
TERNATIONALES:

AAA—Association Américaine d'Automo-
bile, Siège social, Washington, U.S.A.

OTA—Organisation Mondiale du Tourisme
et de l'Automobile, Siège social, Londres,
Angleterre.

AIT—Alliance Internationale de Tourisme,
Siège social, Genève, Suisse.

FIA—Fédération Internationale de l'Auto-
mobile, Siège social; Paris, France.

ITTAC—Fédération Interamericana de Tou-
ring, y Automovil-Clubes Siège social,
Buenos Aires, Argentine.

CMC—Commonwealth Motoring Confe-
rence, Siège social, Londres, Angleterre.

CAA MEMBER CLUBS:

British Columbia Automobile Association.

Alberta Motor Association.

Saskatchewan Motor Club.

Manitoba Motor League.

Ontario Motor League:

Eastern Ontario Club.

Elgin Norfolk Club.

Essex County Automobile Club.

Hamilton Automobile Club.

London Motor Club.

Niagara Peninsula Club.

Nickel Belt Club.

Ottawa Club.

Peterborough Club.

Toronto Club.

Tri-County Automobile Club.

Royal Automobile Club of Canada.

Quebec Automobile Club.

Maritime Automobile Association.

CLUBS-MEMBRES DE L'ACA

British Columbia Automobile Association.

Alberta Motor Association.

Saskatchewan Motor Club.

Manitoba Motor League.

Ontario Motor League:

Eastern Ontario Club.

Elgin Norfolk Club.

Essex County Automobile Club.

Hamilton Automobile Club.

London Motor Club.

Niagara Peninsula Club.

Nickel Belt Club.

Ottawa Club.

Peterborough Club.

Toronto Club.

Tri-County Automobile Club.

Club Royal D'Automobile du Canada.

Club Automobile Québec.

Maritime Automobile Association.

CAA IS A MEMBER OF:

Canadian Good Roads Association.

Canadian Tourist Association.

Canada Safety Council.

Traffic Injury Research Foundation of
Canada.

LA CAA EST MEMBRE:

De la Canadian Good Roads Association.

De la Canadian Tourist Association.

Conseil Canadien de la Sécurité.

Fondation de Recherches sur les Blessures
de la Route au Canada.

BINDING SECT. MAR 30 1972

